7/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

50 Jahre Baureihe E 18



Blaues Wunder – ohne Straßenbahn

Am 9. April 1985 fuhr um 5.14 Uhr die letzte Straßenbahn der Linie 4 des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden von Pillnitz nach Radebeul. Der Grund: Eine Prüfung der Elbbrücke zwischen Blasewitz und Loschwitz – das sogenannte Blaue Wunder – ergab, daß trotz der bevorstehenden umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten im Interesse einer langfristigen Erhaltung dieses Baudenkmals der Straßenbahnbetrieb künftig nicht mehr möglich ist. Jetzt verkehrt die Linie 4 nur noch zwischen Radebeul-West und Johannstadt. Bevor am 9. April 1985 die KOM-Linie 85 Loschwitz–Pillnitz die Personenbeförderung der Linie 4 nach Pillnitz übernahm, dankte der Verkehrsdirektor des VEB Verkehrsbetriebe Dresden, Kollege Heinz Haase, dem Straßenbahnerkollektiv der „4" für die jahrzehntelange gute Arbeit.

1 Tw 213 012 der Linie 4 in Dresden auf dem berühmten Blauen Wunder im Oktober 1984. Auf der Strecke nach Pillnitz fuhren noch Gotha- und LOWA-Züge.

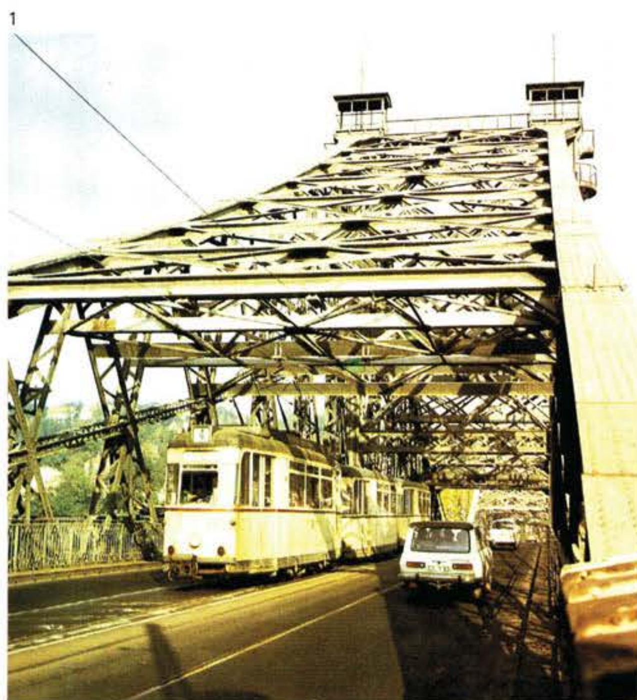
2 Für den Nahverkehrsfreund ein besonders interessantes Fotoobjekt sind LOWA-Wagen geworden. Das Bild zeigt den Tw 212 115 aus dem Jahre 1954 auf der Fahrt nach Radebeul-West.

3 Ebenfalls 1959 wurde der Gotha-Tw 213 107 gebaut. Die Pillnitzer Strecke war auf bestimmten Abschnitten sehr kurvenreich.

4 Daß auf dieser Strecke hin und wieder auch Traditionswagen fuhren, beweist dieses Foto vom 1. Mai 1979. Anläßlich einer Sonderfahrt war an diesem Tage der Triebwagen 937 eingesetzt.

Fotos: J. Krause, Dresden (1, 2 und 3); R. Steinicke, Dresden (4)

1



2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

7/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Zunehmender Beliebtheit erfreut sich die erste regelspurige Traditionsbahn der DR von Erfurt Hbf nach Erfurt West.
Vom 6. bis 14. Juli 1985 fanden hier anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" eine Fahrzeugausstellung und zahlreiche Traditionsfahrten statt (siehe auch Seite 2 dieser Ausgabe).
Das Foto zeigt den Zug 17518 mit der Lok 89 1004 im Bahnhof Erfurt West im August 1984.
Foto: D. Hommel, Erfurt

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 6. 1985
Geplante Auslieferung: 17. 7. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 8/85: 20. 8. 1985

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Traditionen werden weiter gepflegt

Am 24. und 25. April fand in Radebeul ein Erfahrungsaustausch über den Traditionsbetrieb auf ausgewählten Strecken der Deutschen Reichsbahn statt. An der durch die Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR einberufenen und von der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg" in lobenswerter Weise organisierten Beratung nahmen Vertreter der DR und jener Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes teil, die sich bisher bei Traditionsfahrten besonders verdient gemacht haben.
Hervorgehoben wurde vor allem, daß derartige Fahrten, ob in Radebeul, Erfurt West, mit dem Zwickauer Traditions-Eilzug oder künftig auch in Bad Doberan und Putbus, nicht nur bei Eisenbahnfreunden, sondern in breiten Bevölkerungskreisen immer mehr Anklang finden und zu einem festen Bestandteil des kulturellen Lebens geworden sind. Gerade in Vorbereitung der diesjährigen Eisenbahnjubiläen haben diese Veranstaltungen an Ausstrahlungskraft gewonnen.
In der Diskussion wurde aber auch deutlich, welcher enormen Aufwendungen es beispielsweise für die Instandhaltung historischer Fahrzeuge bedarf. Die Teilnehmer stimmten darin überein, auf diesem Gebiet Schritt für Schritt weiterzuarbeiten, um die historischen Sachzeugen der Verkehrsgeschichte zu erhalten. Allen daran beteiligten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn gilt für die bisherige Unterstützung herzlicher Dank!

Komm. „Eisenbahnfreunde" beim Präsidium des DMV der DDR

Solch ein Jubiläum ...

100 Jahre Rübelandbahn: Fahrzeugausstellung unter dem Motto „20 Jahre elektrischer Zugbetrieb", Sonderfahrten mit dem Traditionszug sowie ein attraktives Rahmenprogramm – das alles war so recht nach dem Geschmack vieler Freunde, die es am 17. und 18. Mai nach Blankenburg (Harz) zog.
So trafen sich am 18. Mai 30 Teilnehmer im Kur-Theater zu einem Leserforum der Redaktion unserer Zeitschrift. Neben zahlreichen jungen Lesern nahmen auch einige namhafte Modelleisenbahner wie die Freunde Hagedorn, Seeger und Röper daran teil. Ein immer wiederkehrendes Thema: Vor allem den jungen Freunden muß mehr geholfen werden. In diesem Zusammenhang wurde an die Baupläne in alten Jahrgängen des „modelleisenbahners" erinnert. Ein kritischer Hinweis: Vielen Bibliotheken wurde die rezensierte Literatur leider gar nicht angeboten. In diesem Zusammenhang berichteten die Teilnehmer über Erfahrungen mit AG-Bibliotheken. Überhaupt sollte in der Zeitschrift etwas ausführlicher über das Geschehen in den Arbeitsgemeinschaften berichtet werden. Schließlich wünschten sich einige Teilnehmer des Forums wieder mehr Informationen über die Nenngröße N. Ferner boten solche Themen wie Anzeigen, Möglichkeiten der Drucktechnik, die Qualität der Reproduktion, Auflagenhöhe usw. Gesprächsstoff. Von Vorteil wäre des weiteren, bei bestimmten Publikationen auf bereits veröffentlichte Beiträge zum Thema hinzuweisen. Generalsekretär Helmut Reinert fand aufmerksame Zuhörer, als er die Zusammenarbeit des DMV mit der Industrie, das Angebot an Modellbahnartikeln, das strittige Gebiet der Ersatzteillieferung und auch Fragen der Preise behandelte. Insgesamt war dieses Forum eine von hoher Sachlichkeit gekennzeichnete Begegnung.

Rudi Herrmann

Ein Ferientip: Reise nach Bad Muskau

Anläßlich des Jubliäums „90 Jahre Waldeisenbahn Muskau 1895–1985" veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft 2/26 Weißwasser gemeinsam mit dem Museum der Stadt Bad Muskau eine Dokumentarausstellung. Die nicht nur für Freunde der Schmalspurbahn informative Schau im Stadtmuseum „Altes Schloß" ist vom 6. Juli bis 6. Oktober 1985 geöffnet. Interessenten können diese Ausstellung werktags und samstags von 10 bis 12 Uhr und von 13 bis 17 Uhr besuchen.
Sollten Sie sich für einen Ferienausflug entscheiden, so empfehlen wir Ihnen als Einstimmung den in diesem Heft veröffentlichten Beitrag über die Muskauer Waldbahn.

me

Die Traditionsbahn Erfurt West

Bekanntlich fand 1982 in Erfurt West eine große Fahrzeugausstellung aus Anlaß des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt" statt. Diese Fahrzeugausstellung wurde in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn, dem DMV der DDR und dem Verkehrsmuseum Dresden organisiert. Für den Zubringerverkehr zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West stellte das Verkehrsmuseum vier zweiachsige Reisezugwagen zur Verfügung. Nach Abschluß der Festwoche blieben die Wagen dann in Erfurt und bildeten den Fahrzeugpark für den ersten regelspurigen Traditionsbetrieb der DDR, der am 29. Mai 1983 eröffnet wurde.
Der Traditionszug verkehrt in den Sommermonaten an ausgewählten Wochenenden zweimal täglich zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West. Dabei wurde der Fahrplan so konzipiert, daß die Vormittagsfahrten speziell für Eisenbahnfreunde gedacht sind. Während dieser Fahrten sind insgesamt fünf Fotohalte berücksichtigt.
Da in Erfurt West keine betriebsfähige Dampflokomotive zur Verfügung steht, werden aus dem Bestand der Eisenbahnmuseumsfahrzeuge geeignete Loks eingesetzt. Im Jahr 1983 wurde durchgängig mit der 94 1292 gefahren. Für 1984 waren drei verschiedene Baureihen im Einsatz: 94 1292, 89 1004 und 89 6009.
Während an der Strecke nur geringfügige Veränderungen vorgenommen werden konnten, ist das Hauptaugenmerk auf die Fahrzeuge und das Traditionsgelände in Erfurt West gerichtet. Zur Komplettierung des Zuges wurde ein passender Gepäckwagen beschafft.
Eine wesentliche Umgestaltung wird in diesem Jahr das Traditionsgelände in Erfurt West erfahren. Neben der Rekonstruktion des Lokschuppens, dem Neubau eines Kohlenbansens und einer Bahnsteigsperre sind verschiedene Ausstellungen vorgesehen. Dabei geht es vor allem darum, die Details, die erst den Reiz einer Nebenbahn bilden, weitestgehend nachzubilden. Neben der 89 6311 und der 91 6580 ist es nun auch möglich, die 55 669 und die 74 231 der Öffentlichkeit zu zeigen.
Die Popularität der Traditionsbahn hat in den vergangenen Jahren ständig zugenommen. Für die Mitglieder der AG 4/6/63 „Traditionsbahn Erfurt" ist die Arbeit dadurch umfangreicher geworden. Neben dem Traditionsbetrieb mußten außerdem mehrere Sonder- und Jubiläumsfahrten betreut werden. Im Mai und Juni 1984 verkehrte der Zug für die Dreharbeiten zum Fernsehfilm „Bebel und Bismarck", die in Leipzig und Erfurt West stattfanden.
Wie bereits angekündigt, wird in diesem Jahr noch am 24./25. August und am 28./29. September der Traditionszug fahren. Zum Einsatz gelangen voraussichtlich die 64 007 und die 74 1230. Die Abfahrtszeit des Vormittagszuges wurde auf 9.20 Uhr verlegt, damit bessere Anschlüsse gegeben sind.
Vom 6. bis 14. Juli 1985 fand in Erfurt West eine große Fahrzeugausstellung aus Anlaß des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" statt. In dieser Zeit verkehrte der Traditionszug zusätzlich.
Anfragen oder Fahrkartenbestellungen sind an den DMV der DDR, AG 4/6/63 „Traditionsbahn Erfurt", 5010 Erfurt, PSF 725, zu richten.

Uwe Becker, Camburg (Saale).



40 Jahre in Volkes Hand:

Die ehemalige Graf v. Arnimsche Kleinbahn

Seit 170 Jahren repräsentieren die Parkanlagen von Bad Muskau und Branitz in der Lausitz die höchste Entfaltung der deutschen Gartenkunst. Diese Naturdenkmäler sind Schöpfungen des genialen Landschaftsgestalters Hermann Fürst von Pückler-Muskau (1785–1871). 1815 entwarf er die Pläne für den Park und ließ ihn auf seine Kosten errichten. Tausende Menschen aus dem In- und Ausland besuchen heute alljährlich den Pückler-Park, Werktätige erholen sich in den Kureinrichtungen von Bad Muskau, einer 5 100 Einwohner zählenden Kleinstadt. Industriebetriebe, wie der VEB Oberlausitzer Feinpapierfabrik und das Schaltgerätewerk sind heute ebenfalls über die Grenzen unseres Landes hinweg bekannt.
Industrialisierung und Parklandschaft? Das war nicht immer so. 1845 – nach 30 Jahren alleiniger schöpferischer Landschaftsgestaltung, die rund eine Million Taler verschlang, war Fürst Pückler auf Muskau bankrott. Er war gezwungen, seinen Besitz zu verkaufen und siedelte nach Branitz bei Cottbus in der Niederlausitz über. Pückler hinterließ in Muskau ein zu zwei Dritteln unvollendetes Werk und 1,7 Millionen Taler Schulden!
Nach zweimaligem Besitzerwechsel ging die Standesherrschaft Muskau an die Grafen v. Arnim aus dem Hause Boizenburg über. Sie verwandelten, der frühkapitalistischen Entwicklung folgend, die feudalen Güter und duodezfürstlichen Besitztümer in kapitalistische Unternehmen. So betrieben die Grafen v. Arnim vor allem eine forcierte kapitalistische Industrialisierung der sogenannten Standesherrschaft auf der Basis einheimischer Rohstoffe in Boden und Forsten sowie die Pflege des Parks. Denn so ein riesiges Flächendenkmal war – damals wie heute – nur unter enormem Kostenaufwand zu erhalten. Da bereits zu Pücklers Zeiten der wirtschaftliche Ertrag von sieben Rittergütern, 20 Vorwerken und 41 Dörfern nicht ausreichte, die großzügigen Park-Pläne zu finanzieren, ergänzten die Grafen v. Arnim die Einkünfte der Herrschaft durch den Aufbau neuer Unternehmen. Dazu gehörten vor allem Dampfsägewerke, die Pappenfabriken Muskau, Tzschelln, Boxberg, Weißwasser und die Ruhlmühle. Hinzu kamen Eisenhämmer und Alauewerke, drei Kohlegruben samt Brikettfabrik, Dampfziegeleien und der Keramikbetrieb für Steinzeugröhren Muskau, Glashütten in Jämlitz sowie Weißwasser – der damals bedeutendsten Glasmetropole der Welt.



In den letzten Betriebsjahren der WEM wurden die dampfenden Schmalspurzüge mehr und mehr von Eisenbahnfreunden auf Filmen festgehalten. Die Deutsche Reichsbahn und der DMV der DDR organisierten außerdem mehrere Sonderfahrten auf der WEM. U. B. z. einen Zug zwischen Muskau und Weißwasser Mitte der 70er Jahre.
Foto: R. Steinicke, Dresden

Wichtig für das nun entstandene Industriezentrum von Muskau war die reibungslose An- und Abfuhr der Güter. Bereits um 1870 erhielt Muskau durch den Bau einer Nebenbahn Anschluß an die neue Bahnlinie Berlin–Görlitz.
Fürst v. Pückler hatte übrigens von Anbeginn gegen jeden Bahnbau durch seine Parkgelände sogar in persönlicher Audienz beim Preußenkönig, dem späteren deutschen Kaiser, interveniert. So mußte die Hauptbahntrasse – wie auch die Cottbuser Eisenbahnlinie bei Branitz – in weitem Abstand an Muskau vorbeigeführt werden. Schließlich war der Bau einer Anschlußstrecke unerläßlich. Um die herrschaftlichen Industriebetriebe mit Rohstoffen zu versorgen sowie den zwischenbetrieblichen Güteraustausch aufrechtzuerhalten bzw. die Waren abzuliefern, wurde ein zeitgemäß ideales Transportsystem aufgebaut, das weder den Charakter des Landschaftsparks noch die Ruhe im Kurort stören sollte. So entstand ab 1895 ein 600-mm-spuriges Eisenbahnnetz, das anfänglich mit Pferden, ab 1896 auch mit Lokomotiven betrieben wurde. 1920 hatte dieses hervorragend organisierte herrschaftliche Transportsystem eine Gleislänge von immerhin 75 km. Mit industriellen Neugründungen und Erweiterungsbauten wuchsen auch das Schienennetz und der Fahrzeugpark. 1936 verfügte die „Graf v. Arnimsche Kleinbahn Muskau O/L" über 12 Lokomotiven und rund 500 Waggons. Unter ihnen befand sich auch ein Salonwagen, den der Graf v. Arnim gelegentlich benutzte, um zur Jagd zu gelangen.
Die Transportleistung der Schmalspurbahn betrug im zwischenbetrieblichen Verkehr eine Million tkm. Bis zur Enteignung dieses Werkbahnunternehmens durch die Bürgermeister der Städte Bad Muskau und Weißwasser am 11. Juli 1945 ging das Verkehrsaufkommen infolge des zweiten Weltkriegs zurück. Die Bahn diente von nun an dem Aufbau einer leistungsfähigen Industrie. Zunächst dem Rat der Stadt Bad Muskau, später der Land- und Forstwirtschaft, dann dem VEB Kraftverkehr des Landes Sachsen-Anhalt unterstellt, wurde die Bahn im Jahre 1951 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Dabei blieb die Sonderstellung als eine von der DR betriebenen Werkbahn erhalten. Bis in die 60er Jahre wurden auf dem nunmehr als „Waldeisenbahn Muskau" (WEM) bezeichneten Streckennetz beachtliche Transportleistungen vollbracht. Danach hatte man aber Strecke für Strecke stillgelegt; Lastkraftwagen übernahmen die Transportaufgaben. Am 31. Dezember 1977 wurde der WEM-Fahrbetrieb offiziell eingestellt.
Die Enteignung der „Graf v. Arnimschen Waldgutstiftung Standesherrschaft Muskau O/L" mit allein 25 000 ha Waldland erfolgte im Rahmen der demokratischen Bodenreform 1945. Denn die geschäftstüchtigen Grafen hatten bis zum Ende des zweiten Weltkriegs sowohl den Pückler-Park, als auch intensive Beziehungen zur faschistischen Nazipartei gepflegt. Als sich bereits die Niederlage der Faschisten deutlich abzuzeichnen begann, verbuchte die Gräfliche Generalverwaltung 1944 unter „Unterstützung und Geschenke" 16 972,– Reichsmark für die NSDAP...
Der agrar-industrielle Komplex „Gräfliche v. Arnimsche Waldgutstiftung" wurde entschädigungslos in Volkseigentum überführt. Obwohl infolge Kriegseinwirkungen das Schloß ausbrannte, die Baumbestände schwer beschädigt, das Badehaus vernichtet, die Kulturlandschaft arg zerstört, Wohnstadt und Industrieanlagen zu 70 % vernichtet worden waren, wurde nach 1945 unverzüglich mit dem Aufbau der Stadt begonnen und der Park wieder instand gesetzt. Heute gehört er zu den schönsten Kulturgütern der DDR.

Dipl.-Ing. Dieter Bäzold (DMV), Ilmenau

50 Jahre Baureihe E 18/118/218

Nachdem wir in den Heften 9/1982 und 2/1983 aus gegebenen Anlässen die Altbaulokomotiven E 94 und E 04 ausführlich vorstellten, wird diese Thematik mit folgendem Beitrag aus Anlaß des Jubiläums der E 18 fortgesetzt. Demnächst ist eine ähnliche Veröffentlichung über die E 44 vorgesehen.

Eine leistungsfähige Ellok mit neuem Gesicht

Am 11. Mai 1935 traf im Bahnbetriebswerk (Bw) München Hbf eine neue elektrische Lokomotive mit der Bezeichnung E 18 01 ein, die durch ihr völlig neues Aussehen mit dem windschnittigen Lokomotivkasten besonders auffiel. Es war die erste Lokomotive einer Ellok-Baureihe für den schweren Schnellzugdienst. Mit ihr wollte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) einen attraktiven Reiseverkehr mit einer größeren Höchstgeschwindigkeit als die zu Beginn der 30er Jahre üblichen 100 bis 110 km/h auf ihrem elektrifizierten Streckennetz einrichten. Zu diesem Zweck gab die DRG 1933 bei der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) eine 1'Do 1'-Lokomotive in Auftrag, die fahrzeugtechnisch auf der E 17 und elektrisch auf der E 04 aufbauen sollte. Diese Lokomotiven hatten sich bewährt, und die E 04 09 erreichte bei Versuchsfahrten beachtliche 151,6 km/h. Für die bessere Beobachtung der Strecke und Signale sollte der Lokomotivführer durch eine motorbetriebene Schaltwerksteuerung weitgehend von manueller Tätigkeit während des Fahrbetriebes entlastet werden. Das Betriebsprogramm sah bei 150 km/h Höchstgeschwindigkeit die Beförderung von 700-t-Schnellzügen in der Waagerechten mit 140 km/h vor.

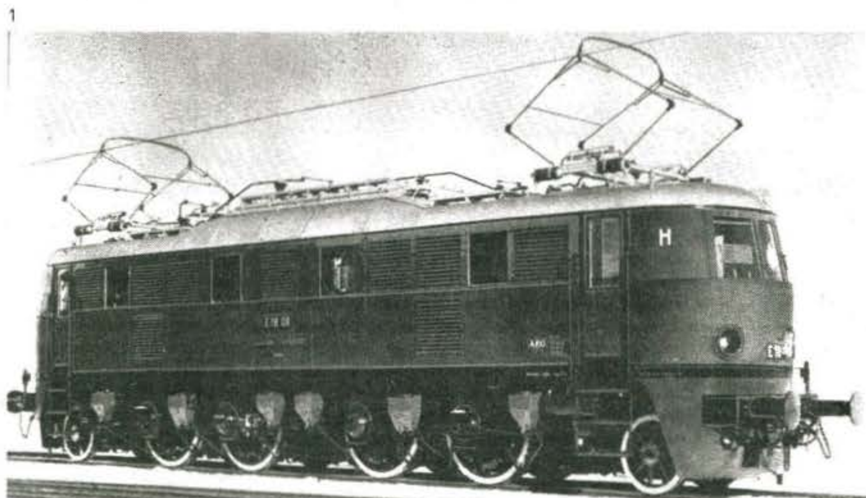
Mit der E 18 01 fanden bis zu ihrer Abnahme im RAW München-Freimann am 26. Juli 1935 umfangreiche Versuchsfahrten statt. Bei Schnellfahrten sollte die Lokomotive bis zu 10 % über ihre konstruktive Höchstgeschwindigkeit ausgefahren werden. Am 17. Juni 1935 beschleunigte die E 18 01 auf der Strecke München–Stuttgart bei Nannhofen einen 392-t-Zug aus dem Stillstand auf einer leichten Gefällestrecke (460:1) in 129 s auf 120 km/h und in 243 s sowie 7 km Fahrstrecke auf 165 km/h. Die dabei erreichte durchschnittliche Beschleunigung betrug 0,188 m/s² und bis 120 km/h 0,258 m/s², wobei die Lok kurzzeitig eine Anfahrleistung von 6 000 PS = 4 413 kW entwickelte. Die Rampe Geislingen – Amstetten (1:44) wurde mit 72 km/h bei einer maximalen Leistungsaufnahme von 3 070 kW und die Rampe Ulm – Jungingen (1:70) mit 110 km/h befahren. Die Leistungsaufnahme betrug dabei 4 220 kW.

Im März 1936 fanden mit der am 15. Februar in Dienst gestellten E 18 07 Leistungsmeßfahrten statt. Dabei beförderte die Lokomotive auf der Strecke München–Stuttgart u. a. einen Zug von 792,7 t Gesamtmasse mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 88,7 km/h und entwickelte eine durchschnittliche Leistung von 2 160 kW, maximal sogar 4 530 kW. Auf der Strecke München–Nürnberg beförderte sie einen 735,7-t-Zug mit durchschnittlich 92,7 km/h und in Gegenrichtung mit 94,5 km/h, bei einer maximalen Leistung von 4 740 bzw. 4 480 kW. Die Meßfahrten zeigten, daß die E 18 den gestellten Anforderungen gerecht wurde. In Würdigung dieser Leistungen wurde die auf der Pariser Weltausstellung 1937 vorgestellte E 18 22 als damals leistungsfähigste elektrische Einrahmenlokomotive mit drei Grand Prix (Gesamtaufbau und Leistungsfähigkeit, Führerstand und Fahrmotor) sowie einem Ehrendiplom für den geschweißten massegünstigen Hauptrahmen ausgezeichnet. Im normalen Schnellzugdienst beförderten die Lokomotiven 935-t-Züge in der Waagerechten mit 140 km/h, 990-t-Züge bei 5 ‰ Steigung und 600-t-Züge bei 10 ‰ Steigung mit 100 km/h sowie 360-t-Züge bei 20 ‰ Steigung mit 75 km/h.

1 E 18 08 im Anlieferungszustand 1936

2 E 18 28 nach ihrer Indienststellung 1937 im Bw Leipzig Hbf West

1



2



Die E 18 bei der DRG

Bis zum Ende des Jahres 1935 wurden beim Bw München Hbf die E 18 01 bis E 18 03 in Dienst gestellt. Die E 18 02 er-

Tabelle 1 Indienststellung und Verbleib der E 18

E 18	Fabrik-Nr.	Baujahr	Anlieferung	Abnahme	erstes Bw	letztes Bw	Z-Stellung	Ausmusterung
01	4850	1935	11. 05. 35	26. 07. 35	MH	MH	03. 01. 45	01. 07. 46
02	4851	1935		06. 11. 35	MH	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84 [1]
03	4876	1935	13. 10. 35	17. 10. 35	MH	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84 [1,2]
04	4877	1935	05. 12. 35	12. 35	Stg	Stg	23. 11. 43	10. 11. 44 [3]
05	4898	1935	20. 01. 36	25. 01. 36	MH	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
06	4899	1935	28. 01. 36	29. 02. 36	MH	Wür	05. 05. 83	31. 08. 83
07	4900	1935	15. 02. 36	15. 02. 36	MH	MH	11. 44	17. 11. 45 [4]
08	4901	1935	25. 02. 36	29. 02. 36	MH	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84 [1]
09	4902	1935	13. 03. 36	16. 03. 36	MH	Salz	04. 43	20. 06. 43
10	4903	1936	28. 03. 36	28. 03. 36	Hbg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
11	4904	1936	30. 03. 36	02. 04. 36	Hbg	Wür	25. 07. 77	27. 10. 77
12	4905	1936	01. 04. 36	09. 04. 36	Hbg	Wür	03. 06. 84	31. 07. 84
13	4906	1936	15. 04. 36	11. 07. 36	Hbg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84 [5]
14	4907	1936	30. 04. 36	09. 05. 36	Hbg	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
15	4908	1936		05. 36	Hbg	Hbg	44	12. 44 [6]
16	4909	1936	10. 06. 36	10. 06. 36	Hbg	Wür	29. 05. 83	29. 02. 84
17	4910	1936	30. 06. 36	04. 07. 36	Hbg	Wür	28. 06. 77	27. 10. 77
18	4936	1936	06. 08. 36	20. 08. 36	MH	Wür	21. 07. 76	18. 10. 76
19	4937	1936	10. 09. 36	16. 09. 36	MH			
20	4938	1936	29. 09. 36	02. 10. 36	MH	Wür	03. 06. 84	31. 07. 84
21	4939	1936	13. 10. 36	15. 10. 36	MH	Wür	10. 11. 80	29. 05. 81
22	4940	1936	11. 12. 36	15. 12. 36	MH	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
23	4941	1936	08. 12. 36	22. 12. 36	MH	MH	10. 03. 43	10. 04. 43 [7]
24	4942	1936		18. 10. 36	Stg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
25	4943	1936	17. 08. 36	18. 08. 36	LeW	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
26	4944	1936	08. 09. 36	08. 12. 36	LeW	Wür	05. 05. 83	31. 08. 83
27	4945	1936	26. 10. 36	28. 10. 36	LeW	Wür	19. 01. 82	24. 06. 82
28	4946	1937	01. 03. 37	12. 03. 37	LeW	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
29	4947	1937	05. 05. 37	08. 05. 37	LeW	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
30	5002	1937	22. 11. 37	03. 12. 37	Au	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84 [8]
31	5003	1937	12. 11. 37	18. 11. 37	LeW			[9]
32	5004	1937	20. 12. 37	20. 12. 37	Stg	Wür	29. 12. 82	29. 02. 84
33	5005	1937	05. 11. 37	14. 12. 37	Au	MH	10. 03. 43	10. 04. 43 [7]
34	5006	1937	02. 38	27. 02. 38	LeW	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
35	5007	1937	06. 03. 38	09. 03. 38	Stg	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
36	5027	1938	05. 38	01. 06. 38	NH	Wür	25. 02. 82	24. 06. 82
37	5028	1938	28. 06. 38	30. 06. 38	NH	Wür	11. 02. 83	31. 08. 83
38	5029	1938	08. 07. 38	19. 07. 38	NH	Wür	01. 04. 78	26. 10. 78 [10]
39	5030	1938	08. 38	21. 08. 38	NH	Wür	22. 07. 84	31. 07. 84
40	5031	1938	09. 38	09. 38	NH	NH	04. 45	06. 11. 61 [11]
41	5032	1938	20. 10. 38	25. 10. 38	Hl	Wür	29. 05. 83	29. 02. 84
42	5046	1938	03. 10. 38	04. 10. 38	Hl			[12]
43	5047	1938	12. 10. 38	15. 10. 38	Hl	HP	30. 08. 69	15. 05. 72 [13]
44	5048	1938	05. 11. 38	09. 11. 38	Hl	Wür	10. 02. 83	29. 02. 84
045	5159	1939	18. 07. 39	28. 07. 39	Saa	Wür	26. 09. 83	29. 02. 84
046	5160	1939	24. 07. 39	06. 08. 39	MH	Linz	14. 03. 80	16. 05. 80
047	5161	1939	12. 08. 39	12. 08. 39	NH	Wür	25. 07. 84	31. 07. 84 [1]
048	5162	1939	08. 39	23. 08. 39	Saa	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84
049	5163	1939	09. 09. 39	21. 09. 39	Reg	Wür	07. 02. 81	29. 05. 81 [14]
050	5234	1939	10. 10. 39	13. 10. 39	Reg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
051	5235	1939	19. 10. 39	02. 11. 39	Au	Wür	03. 06. 84	31. 07. 84
052	5236	1939	24. 11. 39	11. 39	Au	MH	10. 03. 43	10. 04. 43 [7]
053	5237	1939		07. 01. 40	Stg	Wür	14. 01. 83	31. 07. 84
054	7248	1954 [15]	13. 12. 54	26. 01. 55	MH	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84 [1]
055	7249	1954 [16]	07. 03. 55	05. 04. 55	MH	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83

Abkürzungen
Au – Augsburg, Hl – Halle (Saale) (bis 1944), HP – Halle P, Hbg – Hirschberg (Schl.), heute Jelena Góra (VRP), LeW – Leipzig Hbf West, MH – München Hbf, NH – Nürnberg Hbf, Reg – Regensburg, Saa – Saalfeld (Saale), Salz – Salzburg, Stg – Stuttgart, Wür – Würzburg

Fußnoten
1 DB-Museumslokomotive
2 nach Bombenschaden am 21. 2. 1944 erstmals Z- gestellt; am 22. 2. 1944 und am 7. 4. 1948 ausgemustert. Wiederaufbau 16. 1. 1951 bis 10. 12. 1951 bei Krauss-Maffei.
3 Bombenschaden am 22. 11. 1943 bei Luftangriff auf Stuttgart, Anfang 1945 als Ersatzteilspender zur AEG nach Hennigsdorf überführt.
4 Z- gestellt nach Unfall November 1944 bei Landwied
5 Erste Abnahme am 19. 4. 1936, wegen Mängel zweite Abnahme
6 nach Unfall im Bahnhof Lichtenau am Unfallort zerlegt
7 Bombenschaden bei Nachtangriff RAF am 9. und 10. 3. 1943 auf München, 1944/45 als Ersatzteilspender bzw. zur Reparatur nach Hennigsdorf zur AEG überführt.
8 Erste Abnahme 26. 10. 1937, wegen Mängel zweite Abnahme
9 DR-Eisenbahnmuseumsfahrzeug
10 November 44 Z- gestellt, Wiederaufbau 23. 1. 1950 bis 11. 12. 1950 bei Krauss-Maffei. Für 10. 12. 1945 vorgesehene Ausmusterung erfolgte nicht.
11 April 1945 an AEG Hennigsdorf zur Reparatur überführt, Reste als 18 43 von DR am 6. 11. 1961 ausgemustert.
12 ab 3. 2. 1954 ÖBB 1118.01
13 April 1945 an AEG Hennigsdorf zur Reparatur, von DR als E 18 40 wieder in Dienst gestellt und ausgemustert nach Unfall im Bf Großkorbetha am 29. 8. 1969
14 Unfall 6. 2. 1981 bei Esslingen
15 AEG-Fabrik-Nr. Krupp-Fabrik-Nr. 2814/1954
16 AEG-Fabrik-Nr. Krupp-Fabrik-Nr. 2815/1954

hielt kurze Zeit danach das Bw Stuttgart-Rosenstein, bei dem sich seit Dezember 1935 bereits die E 18 04 befand. Zum 100jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen war die E 18 02 auf der Fahrzeugausstellung damals in der neuen Eilgut-Umladehalle des Nürnberger Rangierbahnhofs ausgestellt. Ab Sommerfahrplan 1936 begann dann mit den E 18 01 bis E 18 09 der planmäßige E 18-Einsatz auf der Strecke München – Stuttgart. Zuvor fanden vorwiegend Schulungs- und Probefahrten statt.

Bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs bestellte die DRG 92 E 18. Die Beschaffung weiterer Lokomotiven dieser Baureihe war geplant. Durch den Vorrang der Kriegs- und Rüstungsproduktion wurden aber nur 53 Lokomotiven geliefert, von denen die letzte, E 18 053, am 8. Januar 1940 das Bw Stuttgart erhielt. Aber der 45. Lokomotive war der bis dahin zweistelligen Ordnungsnummer eine Null vorgesetzt worden. Ein bereits im Oktober 1937 mit der E 18 37 erprobter Fahrmotor mit Aluminium-Ständerwicklung eignete sich nicht infolge zu hoher Erwärmung. Daraufhin kam es zu keinem weiteren „Heimstoffeinsatz" bei den E 18.

Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven wurden die Strecken München – Stuttgart, Nürnberg – Saalfeld (Saale) – Leipzig, Leipzig – Magdeburg über Halle (Saale) und Dessau, Salzburg – Attnang-Puchheim (Österreich) und Breslau (heute Wrocław, VRP) – Görlitz. Die größte Anzahl der Lokomotiven kam in süddeutsche Bw. Das Bw Hirschberg (heute Jelena Góra, VRP) erhielt 1936 acht Lokomotiven, und die Bw Leipzig Hbf West und Halle (Saale) bekamen elf E 18. Im Frühjahr 1939 wurden für den Schnellzugdienst zwischen Nürnberg und Saalfeld (Saale) auch E 18 im Bw Saalfeld (Saale) beheimatet. Eine Übersicht über die Indienststellungen der E 18 und den Verbleib enthält Tabelle 1. Aus Tabelle 2 sind die Stationierungen der Lokomotiven in den Bahnbetriebswerken ersichtlich.

Die Augsburger und Saalfelder E 18 kamen 1942 nach München und Nürnberg. Die BW Leipzig Hbf West und Halle (Saale) gaben fünf E 18 in den Jahren 1943/44 im Tausch gegen E 04 nach Nürnberg, Regensburg (3) und Stuttgart ab. Im Bw Salzburg befand sich seit April 1943 die E 18 046. Es erhielt vom Bw Halle (Saale) im Mai 1944 noch die E 18 42. Beide Lokomotiven wurden dort mit den E 18 201 bis E 18 208 vorrangig auf den Strecken nach Wörgl/Innsbruck, Attnang-Puchheim und Spittal a. d. Drau eingesetzt. Die Hirschberger E 18 10 bis E 18 14 sowie die E 18 16

und E 18 17 kamen Anfang März 1945 über Prag nach Bayern. Dort hatte der von eine Lokomotive der Baureihe 44 beförderte Lokzug wegen eines Schadens an der Dampflokomotive einige Tage Aufenthalt. Die teilweise nur lauffähigen E 18 kamen nach München und Nürnberg.
Am Kriegsende 1945 waren von den 53 E 18 nur noch 24 (45 %) betriebsfähig und 22 beschädigt abgestellt, davon die E 18 01 und E 18 03 so schwer, daß sie im Juli 1946 bzw. April 1948 ausgemustert werden mußten. Bereits ausgemustert waren infolge schwerer Bombenschäden, die sie bei den anglo-amerikanischen Luftangriffen auf München (am 9. sowie 10. März 1943) und Stuttgart (am 22. November 1943) erhalten hatten, die E 18 04, E 18 09, E 18 23, E 18 33 und E 18 052 sowie infolge Unfallschadens die E 18 15. Die ebenfalls durch einen Unfall beschädigte E 18 07 wurde im November 1945 ausgemustert.

Die E 18 bei der DB und den ÖBB

Nach 1945 verblieben im Bereich der heutigen Deutschen Bundesbahn (DB) 36 E 18, davon 16 betriebsfähig und im Bereich der heutigen Deutschen Reichsbahn (DR) neun E 18, davon drei betriebsfähig. Bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) verblieben die E 18 42, spätere 1118.01, und die E 18 046, spätere 1018 101. Letztere war seit dem 15. Februar 1945 mit Bombenschaden abgestellt und wurde vom 4. September 1950 bis 15. November 1952 in der Hauptwerkstatt Linz wieder aufgebaut. Dabei bekam sie bei unverändertem Fahrzeugteil eine elektrische Ausrüstung mit Teilen der ausgemusterten E 18 206. Gegen Ende der 60er Jahre bauten die ÖBB beide ehemaligen E 18 um. Sie erhielten zwei große in Gummi gefaßte Stirnfenster, und die unteren Lüftungsöffnungen in den Seitenwänden wurden entfernt. Für zwei Maschinenraumfenster wurden Lüftungsgitter eingebaut. Am 16. Mai 1980 ist die 1018.101 ausgemustert worden.
Im Jahre 1953 erhielt die DB von der DR die E 18 24, E 18 28, E 18 34, E 18 44 und E 18 048. Weiterhin ließ sie mit vorhandenen Großteilen durch Krupp (Fahrzeugteil) und die AEG (elektrische Ausrüstung) noch die Lokomotiven E 18 054 und E 18 055 bauen, die 1955 das Bw München Hbf erhielt. Die E 18 der DB verblieben ständig im süddeutschen Raum. Ihr Einsatzgebiet erstreckte sich auf nahezu alle elektrifizierten Strecken zwischen Salzburg, Passau, Kufstein, Ludwigstadt, Kassel und Stuttgart. Ab Mitte der 50er Jahre kamen sie bis nach Mühlacker und Heidelberg sowie in den letzten Jahren bis Ludwigshafen. Im Jahre 1958 endete die E 18-Stationierung beim Bw Stuttgart. Das Bw Augsburg hatte bereits 1950 seine E 18 abgegeben. Durch die zunehmende Indienststellung neuer Lokomotiven der Baureihe E 10.1 wurden zwischen 1962 und 1966 die Münchner E 18 nach Freilassing abgegeben. Zum Sommerfahrplan 1974 konzentrierte die DB dann ihre seit dem 1. Januar 1968 als Baureihe 118 bezeichneten 41 Lokomotiven beim Bw Würzburg.
Der längste E 18-Durchlauf der DB erfolgte ab 1965 von Würzburg bis nach Wien, und ab 1970 fuhren sie bis nach Innsbruck. Anfangs von dort bis zum Brenner gefahrene Züge wurden wieder weggelassen, weil Laufwerkschäden bei den 118 auftraten. Mit Sonderzügen gelangten E 18/118 der DB ab Mitte der 60er Jahre auch bis nach Köln und Hannover. Mit täglich 968 km erreichten die DB-Lokomotiven zu Beginn der sechziger Jahre ihre höchsten Laufleistungen. Die Indienststellung neuer Lokomotiven der Baureihe 111 führte in den letzten Jahren zur Reduzierung des Einsatzes der 118. Die Ende 1982 noch vorhandenen 33 Lokomotiven wurden bis Juli 1984 ausgemustert.

3



Die E 18 bei der Deutschen Reichsbahn

Die Lokomotiven und Ausrüstungen der bis März 1946 von der DR elektrisch betriebenen mitteldeutschen sowie der schlesischen Strecken erhielt die DDR 1952/53 von der UdSSR zurück. Unter den Lokomotiven befanden sich die E 18 24, E 18 28, E 18 34, E 18 44 und E 18 048, die im Herbst 1953 die DB von der DR erhielt. Außer diesen fünf E 18 befanden sich in der DDR noch die Schadlokomotiven E 18 04, E 18 19, E 18 23, E 18 31, E 18 40 und E 18 43. Diese Lokomotiven bzw. deren Reste waren am Kriegsende zur Reparatur bzw. als Ersatzteilspender in der AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf, dem heutigen VEB Kombinat LEW. Sie standen seit 1946 in Velten bei Berlin, teils in einem Triebwagenschuppen, teils im Freien abgestellt. Im Herbst 1953 wurden diese Loks lauffähig hergerichtet und gegen Jahresende zum Raw Dessau transportiert. Mit der Ausdehnung des am 1. September 1955 bei der DDR eröffneten elektrischen Zugbetriebes über die Strecke Halle (Saale) – Köthen hinaus nach Magdeburg und Leipzig – Dessau entstand Bedarf für schwere Schnellzuglokomotiven. Als erste E 18 wurde im Raw Dessau die E 18 31 wieder hergestellt und ab 30. Mai 1958 beim Bw Leipzig Hbf West stationiert. Am 9. Juni 1958 beförderte die Lokomotive den Sonderzug zur Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Dessau und Leipzig. Wegen der besseren Einsatzmöglichkeiten und für Versuchsfahrten der damaligen Fahrzeug-Versuchsanstalt in Halle (Saale) (FVA), heute Institut für Eisenbahnwesen (IfE), kam die E 18 31 am 24. Juli 1958 zum Bw Halle P, wo sie heute noch beheimatet ist.
Am 31. Juli 1959 erhielt das Bw Leipzig Hbf West die E 18 19, die zweite im Raw Dessau wieder instand gesetzte Lokomotive dieser Baureihe. Sie wurde mit

3 E 18 31 nach einer Instandsetzung am 10. 10. 1961 im Raw Dessau mit einem Versuchsstromabnehmer, Vorläufer des RBS 58

4 E 18 40 fertiggestellt nach ihrem Wiederaufbau am 30. 9. 1960 im Raw Dessau

Fotos: Werkfoto AEG, Sammlung Verfasser (1); Rbd Halle, Sammlung Verfasser (2); K. Leyer, Leipzig (3 und 4)

den E 17 123 und E 17 124 sowie der E 04 01 im Plandienst zwischen Leipzig und Magdeburg eingesetzt. Am 15. Januar 1962 fuhr sie den Eröffnungszug für den elektrischen Zugbetrieb von Leipzig nach Altenburg. Am 30. September 1960 war die E 18 40 als dritte Lokomotive im Raw Dessau fertiggestellt. Sie wurde aus vorhandenen Teilen der Schadlokomotiven E 18 04, E 18 23, E 18 40 und E 18 43 aufgebaut und als E 18 40 bezeichnet. Aufgrund der verwendeten Bauteile hätten sie eigentlich die Betriebsnummer E 18 43 erhalten müssen. Die Lokomotive kam ab 7. Januar 1961 beim Bw Leipzig Hbf West zum planmäßigen Einsatz. Ab Mai 1963 erweiterte sich das Einsatzgebiet der Leipziger E 18 bis nach Zwickau und Reichenbach (V.), ab 1967 bis Erfurt und ab 1970 bis nach Dresden.

4



Im Jahre 1966 bereitete die DR den Umbau von zwei E 18 für 180 km/h Höchstgeschwindigkeit als Ersatz für die im Versuchseinsatz verwendeten Dampflokomotiven 18 201 und 18 314 vor. Dazu wurden alle drei E 18 der DR im Bw Halle P stationiert. Der Umbau erstreckte sich im wesentlichen auf eine Änderung der Großräder, Hohlwellen und des Federtopfantriebes, die erneuert wurden. Die Tauschbarkeit der Fahrmotoren mit denen der E 04 blieb trotz Änderung des Getriebeschutzkastens und der Kühlluftführung erhalten. Auf den Einbau einer Zusatzbremse wurde verzichtet und für den vorgesehenen Versuchsbetrieb mit 180 km/h ein längerer Bremsweg in Kauf genommen. Zur Entlastung des Lokomotivführers beim Anfahren und Beschleunigen wurde die Steuerung mit einem Fortschaltrelais ausgerüstet. Es überwacht den Motorstrom beim Aufschalten, so daß ohne Ansprechen der Überstromrelais an die Reibungsgrenze gefahren werden kann und ist wahlweise anwendbar. Im Mai 1969 war die E 18 19 als erste fertiggestellt. Ihr folgte im August die E 18 40.

Anläßlich einer Probefahrt am 29. August 1969 wurde die E 18 40 bei einem Auffahrunfall schwer beschädigt und 1972 ausgemustert. Im Juni 1970 war dann unter Verwendung von Teilen der E 18 40 der Umbau der E 18 31 beendet. Die seit dem 1. Juli 1970 als 218 019 und 218 031 bezeichneten Lokomotiven sind im Bw Halle P beheimatet und weiterhin für Versuchsfahrten sowie im Plandienst, seit 1978 nur noch gelegentlich, eingesetzt. Die Lokomotiven mit ihrem durch den windschnittigen Lokomotivkasten gefälligen Aussehen erfreuen sich bei Eisenbahnern, Reisenden und in den letzten Jahren zunehmend auch bei den Eisenbahnfans großer Beliebtheit.

Aus diesem Grunde werden einige der E 18 als betriebsfähige Museumslokomotiven der Nachwelt erhalten, bei der DR die 218 031, die sich noch im Betriebsdienst befindet, und bei der DB die 118 002, 118 003, 118 008, 118 047 und 118 054.

Veränderungen und Verbesserungen

In den 50 Betriebsjahren der Lokomotiven kam es zu einer Reihe von Änderungen an Teilen der elektrischen Ausrüstung, des Fahrzeugteils und des Antriebs. Auch der Anstrich der Lokomotiven wurde mehrfach verändert. Bei Lieferung hatten die E 18 einen graugrünen Lokomotivkasten, hellgraues Dach, schwarze Pufferträger und rote Radsterne. Der Hauptrahmen war außen schwarz und innen rot. Bei der DB erhielten die E 18 ab 1949 ein silbergraues Dach, chromoxydgrünen Lokomotivkasten, einige auch die olivgrüne Farbe der US-Army, wie z. B. die E 18 20. Die E 18 35 kam 1952 als erste DB-E 18 mit blauem Lokomotivkasten aus dem Ausbesserungswerk. Diesen Anstrich erhielten bis auf die E 18 28 alle E 18/118 der DB. Ab 1975 bekamen die 118 013, 118 028 und 118 049 einen türkis-beigen Lokomotivkastenanstrich.

Die DR-Lokomotiven wurden mit grauem Dach, grünem Lokomotivkasten, schwarzem Hauptrahmen und Laufwerk wieder in Dienst gestellt. Ab Mitte der 60er Jahre wurden Laufwerk und Hauptrahmen rot lackiert. Im Dezember 1983 verließ die 218 019 das Raw Dessau nach einer Instandsetzung mit einem wesentlich helleren, chromoxydgrünen Lokomotivkasten und schwarzen Zierstreifen.

Die Laufeigenschaften der Lokomotiven in der Geraden waren gut, während der Bogenlauf abhängig von Last und Geschwindigkeit weniger befriedigte. Die Reibung zwischen den Federtöpfen und Druckplatten des Antriebs erschwerte das Seitenspiel der Treibachsen und verursachte einen ruckartigen Bogenlauf. Gute Pflege und Wartung durch das Personal und eine exakte Einstellung der Hohlwellen verbesserten die Laufgüte der Lokomotiven erheblich. Häufige Stationierungswechsel waren deshalb nicht dienlich und brachten immer Startschwierigkeiten im neuen Bw.

Der mit der E 18 10 von 1963 bis 1967 von der DB erprobte Einbau von Gummi-Parabelfedern statt der Federtöpfe brachte eine nicht erwartete Verbesserung des Bogenlaufs. Bereits 1952/53 versuchte die DB durch Anwendung von Beuginothebeln und damit Einbeziehung der mittleren Treibradsätze in die Führung des Fahrzeugs die Bogenlaufeigenschaften zu verbessern. Die Versuche mit der E 18 30 brachten jedoch nicht das erwartete Ergebnis, und die DB rüstete anschließend ihre E 18 mit einer De Limon – Spurkranzschmierung aus. Versuchsweise hatten ab 1940/41 bereits einige E 18 eine Spurkranzschmierung, besonders die auf der kurvenreichen Strecke Nürnberg – Saalfeld (Saale) eingesetzten wie u. a. die E 18 045.

Wegen Eisablagerungen und zu starker Erwärmung der vorauslaufenden Laufachse erfolgte ab 1943 der Abbau der Stirnschürzen unter den Pufferträgern. Die Treibräder neigten, wahrscheinlich durch den Antrieb bedingt, zu Speichenrissen. Das veranlaßte die DB, ihre E 18 in den 50er Jahren mit neuen Treibrädern, deren Speichen einen U-förmigen Querschnitt hatten, auszurüsten. Bis auf die E 18 27/118 027 erhielten alle

Tabelle 2 Stationierung der E 18 in den Bw der DRG, DR und DB

Augsburg

E 18 02	01.39 – 24.02.39
E 18 05	16.11.47 – 19.08.50
E 18 30	27.12.37 – 01.11.42
E 18 33	15.12.37 – 01.11.42
E 18 37	02.04.47 – 14.05.50
E 18 051	04.11.39 – 01.11.42
	14.11.47 – 30.06.50
E 18 052	11.39 – 01.11.42

Freilassing

E 18 02	23.05.62 – 25.05.74
E 18 06	27.05.62 – 25.05.74
E 18 08	27.05.62 – 25.05.74
E 18 10	24.09.66 – 25.05.74
E 18 12	03.10.64 – 25.05.74
E 18 13	09.06.64 – 25.05.74
E 18 14	27.05.62 – 25.05.74
E 18 16	22.05.62 – 25.05.74
E 18 17	26.05.62 – 25.05.74
E 18 18	26.05.62 – 25.05.74
E 18 20	24.09.66 – 25.05.74
E 18 21	23.05.62 – 25.05.74
E 18 22	24.09.66 – 25.05.74
E 18 24	24.09.66 – 25.05.74
E 18 30	24.09.66 – 25.05.74
E 18 045	24.09.66 – 25.05.74
E 18 048	26.05.70 – 25.05.74
E 18 054	24.09.66 – 25.05.74
E 18 055	24.09.66 – 25.05.74

Halle (Saale), ab 1944 Halle P

E 18 19	13.10.66 –
E 18 31	24.07.58 –
E 18 40''	02.67 – 30.08.69
E 18 41	27.10.38 – 04.05.39
	29.06.40 – 02.07.40
E 18 42	05.10.38 – 11.05.44
E 18 43	16.10.38 – 23.09.40
E 18 44	10.11.38 – 04.05.39

Hirschberg (Schl.), heute Jelena Góra (VRP)

E 18 10	29.03.36 – 09.03.45
E 18 11	03.04.36 – 04.03.45
E 18 12	10.04.36 – 04.03.45
E 18 13	18.04.36 – 04.03.45
E 18 14	10.05.36 – 03.03.45
E 18 15	05.36 – 12.44
E 18 16	11.06.36 – 03.03.45
E 18 17	05.07.36 – 03.03.45

Leipzig Hbf West

E 18 01	20.02.36 – 14.05.36
E 18 19	01.08.59 – 12.10.66
E 18 25	19.08.36 – 11.03.43
E 18 26	09.12.36 – 09.04.43
E 18 27	29.10.36 – 26.03.43
E 18 28	13.03.37 – 29.03.46
E 18 29	09.05.37 – 11.06.44
E 18 31	19.11.37 – 20.03.45
	30.05.58 – 23.07.58
E 18 34	28.02.38 – 29.03.46
E 18 40''	01.10.60 – 02.67
E 18 41	03.07.40 – 15.06.44
E 18 44	29.06.40 – 29.03.46

München Hbf

E 18 01	26.07.35 – 19.02.36
	15.05.36 – 02.01.45
E 18 02	18.10.35 – 11.35
	04.36 – 01.39
	02.39 – 22.05.62
E 18 03	18.10.35 – 03.04.36
E 18 05	25.01.36 – 15.11.47
E 18 06	29.01.36 – 31.05.62
E 18 07	16.02.36 – 11.44
E 18 08	29.02.36 – 26.05.62
E 18 09	16.03.36 – 24.02.43
E 18 10	03.10.46 – 24.10.48 (Z)
	29.05.60 – 23.09.66
E 18 12	20.04.47 – 19.11.47
	22.05.61 – 02.10.64
E 18 14	04.03.45 – 26.05.62
E 18 16	04.03.45 – 21.05.62
E 18 17	04.03.45 – 25.05.62
E 18 18	21.08.36 – 25.05.62
E 18 19	17.09.36 – 15.03.45
	16.03.45 – 29.05.46 [1]
E 18 20	03.10.36 – 23.09.66
E 18 21	15.10.36 – 07.05.39
	24.08.39 – 22.05.62
E 18 22	16.12.36 – 24.01.47
	13.05.47 – 23.09.66
E 18 23	23.12.36 – 10.03.43
E 18 24	12.12.38 – 21.04.39
	16.07.58 – 23.09.66
E 18 30	02.11.42 – 29.09.66
E 18 33	02.11.42 – 10.03.43
E 18 37	01.11.43 – 11.01.44
E 18 43	01.11.42 – 20.03.45
	21.03.45 – 07.09.45 [1]
E 18 045	23.03.43 – 06.09.43
	11.09.43 – 23.09.66
E 18 046	07.08.39 – 23.08.39
E 18 051	02.11.42 – 13.11.47
E 18 052	02.11.42 – 10.03.43
E 18 054	29.01.55 – 23.09.66
E 18 055	06.04.55 – 23.09.66

Nürnberg Hbf

E 18 10	25.10.48 – 18.08.50 (Z)
E 18 11	08.04.45 – 17.05.53
E 18 12	10.05.58 – 21.05.61
E 18 13	05.03.45 – 17.11.54
	06.02.55 – 08.06.64
E 18 24	38 – 11.12.38
	22.04.39 – 04.45
E 18 28	04.02.58 – 24.05.63
E 18 29	12.06.44 – 25.05.74
E 18 32	08.04.59 – 25.05.74
E 18 34	25.01.58 – 25.05.74
E 18 35	25.01.58 – 25.05.74
E 18 36	02.06.38 – 25.05.74
E 18 37	01.07.38 – 31.10.43
	12.01.44 – 19.04.47
	15.05.50 – 25.05.74
E 18 38	20.07.38 – 18.08.44
	01.01.46 – 11.12.50 (Z)
	12.12.50 – 25.05.74
E 18 39	22.08.38 – 23.05.74
E 18 40'	09.38 – 04.45
E 18 41	09.02.58 – 25.05.74
E 18 44	28.09.54 – 25.05.74
E 18 045	01.11.42 – 22.03.43
E 18 046	30.11.42 – 02.04.43
E 18 047	13.08.39 – 25.05.74
E 18 048	12.40 – 04.45
	25.03.58 – 25.05.70

Pressig-Rothenkirchen

E 18 10	10.03.45 – 02.10.46 (Z)
E 18 11	05.03.45 – 07.04.45
E 18 12	05.03.45 – 04.04.46 (Z)
E 18 38	04.45 – 06.45 (Z)

Regensburg

E 18 03	29.10.58 – 25.05.74
E 18 05	20.08.50 – 25.05.74
E 18 10	31.10.58 – 28.05.60
E 18 11	02.10.58 – 25.05.74
E 18 22	25.01.47 – 12.05.47
E 18 25	12.03.43 – 25.05.74
E 18 26	10.04.43 – 25.05.74
E 18 27	27.03.43 – 25.05.74
E 18 28	25.05.63 – 25.05.74
E 18 049	22.09.39 – 25.05.74
E 18 050	14.10.39 – 09.10.53
	27.02.58 – 25.05.74
E 18 051	01.07.50 – 25.05.74
E 18 053	16.10.58 – 25.05.74

Saalfeld (Saale)

E 18 21	08.05.39 – 23.08.39
E 18 41	05.05.39 – 28.06.40
E 18 43	24.09.40 – 31.10.42
E 18 44	05.05.39 – 28.06.40
E 18 045	28.07.39 – 31.10.42
E 18 046	24.08.39 – 20.11.42
E 18 048	24.08.39 – 12.40

Salzburg (1938 – 1945 DR)

E 18 09	25.02.43 – 04.43
E 18 42	12.05.44 – 02.02.54
E 18 046	03.04.43 – 14.02.45

Stuttgart

E 18 02	11.35 – 04.36
E 18 03	04.04.36 – 21.04.44
	15.12.51 – 28.10.58
E 18 04	12.35 – 22.11.43
E 18 10	19.08.50 – 30.10.58
E 18 11	18.05.53 – 01.10.58
E 18 24	18.10.36 – 38
	20.03.54 – 15.07.58
E 18 28	20.11.53 – 03.02.58
E 18 32	21.12.37 – 07.04.59
E 18 34	18.12.53 – 24.01.58
E 18 35	10.03.38 – 24.01.58
E 18 41	16.06.44 – 08.02.58
E 18 048	30.04.54 – 24.03.58
E 18 050	10.10.53 – 26.02.58
E 18 053	08.01.40 – 15.10.58

Würzburg

E 18 13	18.11.54 – 05.02.55

alle 118 der DB ab 26.05.74 bis zu ihrer Ausmusterung

[1] nur buchungsmäßig zugeordnet

DB-E 18 neue, kleinere vorausgesetzte Stirnlampen, die das Aussehen der Lokomotiven nicht verbesserten und im Volksmund als „Froschaugen" bezeichnet werden. Die DR rüstete ihre E 18 ab 1963 mit einer kleinen seitlichen Windschutzscheibe vor dem Türfenster auf der Lokführerseite aus. Für den Einbau einer Mittelpufferkupplung erhielten einige DB-Lokomotiven, u. a. die 118 026 vorgesetzte Pufferträger, und die DR erprobte eine solche Kupplung kurzzeitig an der E 18 31.

Die DRG testete 1937 mit den E 18 30 und E 18 33 die induktive Zugsicherung (INDUSI), System VES und mit der E 18 32 das System Lorenz. Die E 18 34 bis E 18 053 erhielten daraufhin teilweise bei Lieferung eine INDUSI-Ausrüstung. Alle INDUSI-Einrichtungen wurden 1945/46 ausgebaut, weil die Streckenausrüstung kriegsbedingt zerstört oder ausgebaut war. Die DB-E 18 erhielten ab 1955 wieder INDUSI-Einrichtungen, System J 54. Für den Anbau der Magneten wurden die mitteleren Sandkästen der Lokomotiven entfernt. Die Sicherheitsfahrschaltung (SIFA) war bei den E 18, wie bei allen Ellok der DRG, wegeabhängig. Die DR und DB rüsteten in den 60er Jahren ihre E 18 mit einem Zeitrelais aus, so daß die SIFA wege- und zeitabhängig arbeitete.

Bei Lieferung hatten die E 18 Stromabnehmer der Bauart HISE für hohe Geschwindigkeiten mit Federkolbenantrieb. Nach 1945 wurden bei den DB-E 18 auch Stromabnehmer HISE 7 und SBS 39 mit Drehisolator verwendet. Mit der E 18 18 erprobte die DB Vorläufer ihres neuen DBS 54 und den SBS 39 mit Dozler-Doppelwippe. Mit letzterem wurden ab 1960 alle DB-E 18 ausgerüstet. Die 118 021 erhielt 1971 die DB-Neubau-Stromabnehmer DBS 54a. Die DR rüstete ihre E 18 ab 1963 mit dem Neubau-Stromabnehmer RBS 58 mit Doppelwippe aus und erprobte zuvor einige Baumuster dazu mit der E 18 31 sowie 1967 einen Einholm-Versuchsstromabnehmer.

5



6



7



8



5 E 18 19 anläßlich ihrer Indienststellung bei der DR am 31. Juli 1959 im Bw Leipzig West. Sie war die zweite E 18, die in der DDR wieder in Betrieb genommen wurde. Heute gehört sie – wie die Museumslok E 18 31 – zum Bestand des Bw Halle P.

6 Inzwischen mit der neuen Bezeichnung 218 019 versehen, die gleiche Lok am 19. Mai 1984 mit dem D 454 Görlitz–Frankfurt (M.) bei der Durchfahrt in Leipzig-Engelsdorf Ost.

7 218 031: links davon 242 262 und E 77 10, rechts davon 242 016 und 242 268 vor dem Ellokschuppen des Bw Halle P am 2. September 1982

8 118 041 der DB am 24. Juni 1972 im Hbf München. Die DB setzt diese Baureihe inzwischen nicht mehr im Plandienst ein.

Fotos: Verfasser (6), Schönbrod, Sammlung Verfasser (5), Sammlung A. Mehnert, Dessau (8), J. Volkhardt, Lützen (7).



modell eisenbahner poster

218 019
in Halle (Saale)
Foto: J. Volkhardt

Dipl.-Ing. Michael Schneider,
Dresden

Fahrzeuge der Liliputbahnen

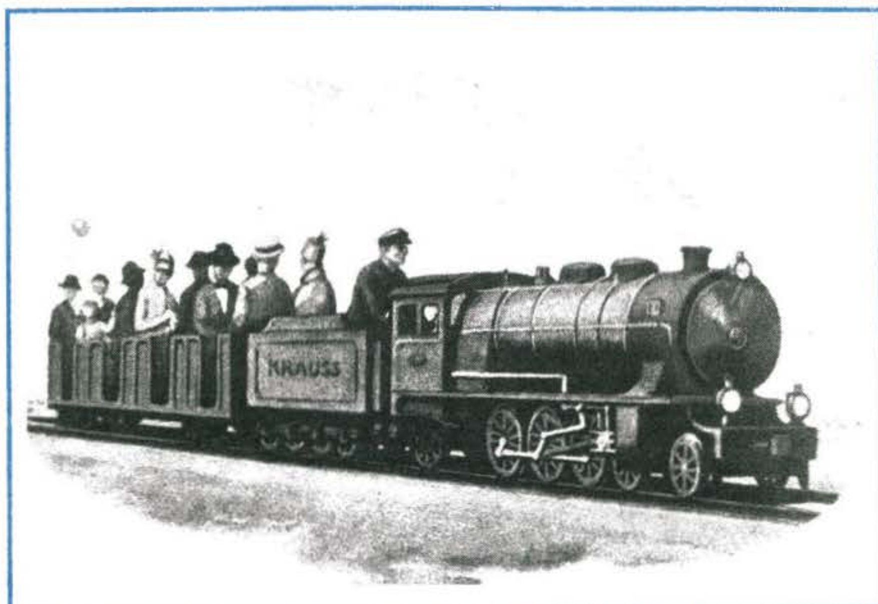
Liliputbahn: Was verbirgt sich hinter diesem Begriff? Zunächst eine offizielle Definition: „Liliputbahnen sind Eisenbahnen kleinster Spurweite, die noch zur Beförderung von Personen geeignet sind" ⟨1⟩. In diesem Beitrag kann nicht auf das gesamte Gebiet der Liliputfahrzeuge eingegangen werden. Vielmehr soll hier von der weitverbreiteten 15zölligen Liliputbahn die Rede sein.
Liliputfahrzeuge sind gegenüber dem Vorbild maßstäblich verkleinert. Die errichteten ortsfesten Anlagen entsprechen weitestgehend denen der großen Eisenbahn. In Anlehnung an das Zollsystem versteht man in älterer Literatur unter Liliputbahnen, Bahnen mit Spurweiten zwischen 2 1/2 Zoll (63,50 mm) und 24 Zoll (609,59 mm). Dies entspricht einem Verhältnis zur Regelspur zwischen 1:23 und 1:2,3. Seit kurzem gibt es für diese Spurweiten durch den MOROP empfohlene Normen.

Zur Entwicklung der Liliputbahn
Bevor die Eisenbahn fahren konnte, haben viele Techniker mit Hilfe von Modellen zahlreiche Versuche durchgeführt. Somit waren Dampflokomotivmodelle auch erste Liliputfahrzeuge, die aber dem Dauerbetrieb nicht immer standhielten. Mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens kam es nun zur eigentlichen Geburtsstunde der Liliputbahn.
Einerseits diente sie der Demonstration von Neuentwicklungen der Eisenbahntechnik sowie der Leistungsfähigkeit von Lokomotivfirmen. Andererseits erkannte man praktische Einsatzmöglichkeiten. Besonders in England gab es sie z. B. als Wirtschaftsbahnen auf großen Gütern oder als private Vergnügungsbahnen. Eine der ersten Bahnen war die „Baldwinsche Miniaturbahn" für Philadelphia (1831). Im Eisenbahnmuseum von Leningrad und im Verkehrsmuseum Budapest können noch heute Liliputlokomotiven aus den Jahren 1834 bzw. 1847 besichtigt werden. Derartige Bahnen wurden meist im privaten Interesse betrieben. Später fanden Liliputbahnen auch auf großen Ausstellungen Verwendung. Dabei erwies sich die Spurweite von 15 Zoll (381 mm) für öffentliche Ausstellungs- und Parkbahnen als die günstigste.

Englische 15zöllige Liliputbahnen
Die englische Liliputbahn ist mit dem Namen des Ingenieurs H. Greenly eng verbunden. Seine Atlantik-Dampflokomotive mit der Achsfolge 2'B'1 wurde um die Jahrhundertwende bekannt.
Genannt sei auch die „Eaton Hall Estate Rly.", eine Vergnügungsbahn für begüterte Familien. Bereits 1875 entstand die Miniatur-Versuchsbahn in Duffield Bank. Zwei der bekanntesten Bahnen sind die „Ravenglass & Eskdale Rly." (1915) und die „Romney, Hythe & Dymchurch Rly." (RH & DR) in Kent (1926/27), die beide Touristenattraktionen geworden sind. Somit war in England die Entwicklung auf diesem Gebiet weitestgehend abgeschlossen, bevor auf dem europäischen Festland ähnliche Bemühungen zum Bau und Betrieb von Liliputbahnen führen.

Deutsche 15zöllige Liliputbahnen
Hier entstanden unter Leitung des Oberingenieurs R. Martens mehrere Liliputlokomotiven. Die bekannteste Bauart, von der 15 Exemplare existieren (Abb. 1), ist die 1925 erstmalig eingesetzte „Martens'sche Einheitslokomotive" (Achsfolge 2'C'1). Anläßlich der Verkehrsausstellung in München verkehrten zwei der drei vorhandenen Liliputlokomotiven auf einem 1,3 km langen Kurs. Diese Bahn wurde von der Firma Krauss (Abb. 2), München, projektiert, hergestellt und betrieben. Tausende Besucher konnten die Einheitslokomotiven in Aktion erleben. Bemerkenswert war die Mittelpufferkupplung des Systems Scharfenberg, die auch die Luftleitung selbsttätig verband. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit wurde mit 35 km/h angegeben. Bereits ein Jahr später verkehrten diese Lokomotiven in Düsseldorf. Danach fuhren die kleinen Einheitslokomotiven in Wien, Köln, Rotterdam, Barcelona, Antwerpen, Dresden und Berlin. Die Bahntrasse in Düsseldorf war 4,5 km lang und hatte Steigungen bis zu 1:50. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von

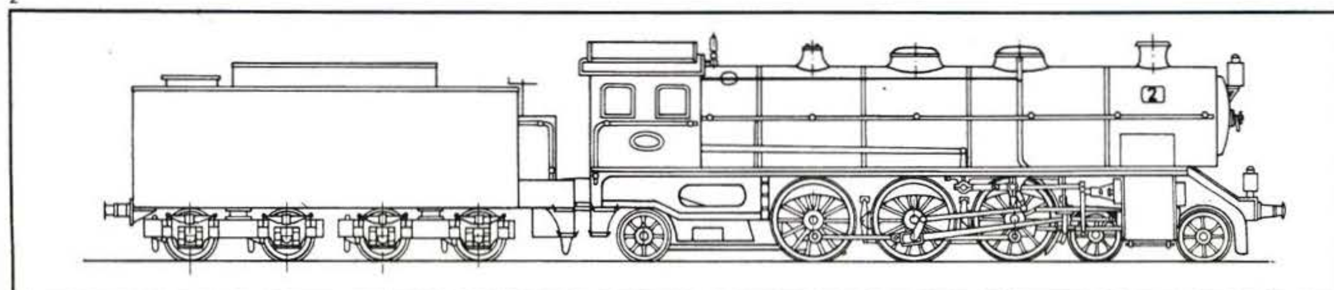
1



1 Prospektdarstellung der Ausstellungsbahn von 1925

2 Entwurf zur Martens'schen Einheitslokomotive Anfang der 20er Jahre

2



30 km/h wurde eine 8-Minuten-Zugfolge erreicht. Mit den drei eingesetzten Zehnerwagenzügen konnten über 16 000 Personen an einem Tag befördert werden.
Da sich die Ausstellungen teilweise zeitlich überschnitten und die Liliputbahnen schließlich als günstigste Lösung zur Beförderung der Ausstellungsbesucher galt, wurden weitere Einheitsmaschinen gebaut. Den 1925 eingesetzten Lokomotiven (Fabrik-Nr. 8351–8353) folgten 1928 fünf weitere Maschinen (Fabrik-Nr. 8441–8445). Die Lokomotiven wurden von der Firma E. Brangsch, Leipzig, einem Unternehmen mit Ausstellungsbahnbetrieb in Auftrag gegeben. Die Maschinen mit den Fabrik-Nummern 8441, 8442 und 8445 kamen in den Prater nach Wien, wo sich seit 1928 eine ortsfeste Liliputbahn befindet. Die restlichen Maschinen wurden von den „Brangschbahnen Leipzig" betrieben. 1929 folgten vier Lokomotiven mit den Fabrik-Nummern 8455 bis 8457 und 8473 für Ausstellungsbahnunternehmen in Sevilla. Drei weitere Lokomotiven wurden erst im Jahre 1950 mit den Fabrik-Nummern 17655, 17674 und 17675 für Indien bzw. Stuttgart gebaut.
Neben der glanzvollen 2'C'1-Schnellzuglok entstanden aber noch weitere beachtenswerte Lokomotiven nach Martensschen Unterlagen. So auch die kleinste Liliputlokomotive von 15 Zoll. Es war die „Liliput", eine B-Schlepptenderlokomotive, die bis 1934 auf dem Gelände des Verkehrsmuseums Nürnberg fuhr. Hinzu kam die aus genormten Kleinbahnmaterial entstandene B-Schlepptenderlokomotive „The Bug". Sie war das erste Triebfahrzeug, das bei der RH & DR zum Einsatz kam. Neben den Lokomotiven existierte eine größere Anzahl von Wagen. So wurden beispielsweise der in Waggonfabrik Görlitz gebaute Jacobs-Gelenkwagen bei dem jeweils zwei Wagenkästen auf einem Drehgestell ruhen, eingesetzt. Erst zwölf Jahre nach dem erfolgreichen erstmaligen Einsatz der „Martens'schen Einheitslokomotive" kam ein weiterer 2'C'1-Liliputlokomotiv-Typ hinzu. Als Neukonstruktion der Krupp AG wurden 1937 drei der als „Pacific-Einheitstyp" bezeichneten Lokomotiven in Düsseldorf in Dienst gestellt. Durch den verbrecherischen zweiten Weltkrieg gerieten die Liliputbahnen in Vergessenheit und wurden teilweise beschädigt.

Tabelle 1 Auswahl gegenwärtig gebräuchlicher Liliputbahnspurweiten nach U. Arndt (2)

Spurweite (Zoll)	mm	Maßstab zur Regelspur	Bemerkung
5	127	1:12,0	Mitfahrmöglichkeit Clubanlagen
7 1/4	184	1: 8,0	nichtöffentliche Parkbahnen
9 1/4	241	1: 6,0	nichtöffentliche Parkbahnen
10 1/4	260	1: 5,5	Parkbahnen
15	381	1: 3,0/4,0	Ausstellungs- und Parkbahnen/ Pioniereisenbahnen

Tabelle 2 Ausgewählte Daten der Martens'schen Einheitslokomotive

Hersteller	Krauss & Co.
hergestellte Lokomotiven	15
Spurweite	381 mm
Gesamtbetriebsmasse	8,1 t
Höhe über Schornsteinoberkante	1 400 mm
Breite	1 000 mm
Länge über Puffer	7 430 mm
Betriebsdruck	1,3 MPa (13 kp/cm²)
Geschwindigkeit auf der Geraden	30 km/h
kleinster Kurvenhalbmesser	20 m
Fassungsvermögen (Tender) Wasser	0,9 m³
Koks	0,2 t
Achsfolge	2'C'1
Leistung	22 kW (30 PS)
Kupplungssystem (original)	Scharfenberg

Tabelle 3 Ausgewählte Daten der „Liliput"

Spurweite	381 mm
Gesamtbetriebsmasse	1,55 t
Länge über Puffer	3 750 mm
Betriebsdruck	1,2 MPa
Größte Geschwindigkeit auf der Geraden	10 km/h
Fassungsvermögen (Tender) Wasser	0,29 m³
Koks	0,075 t
Achsfolge	B

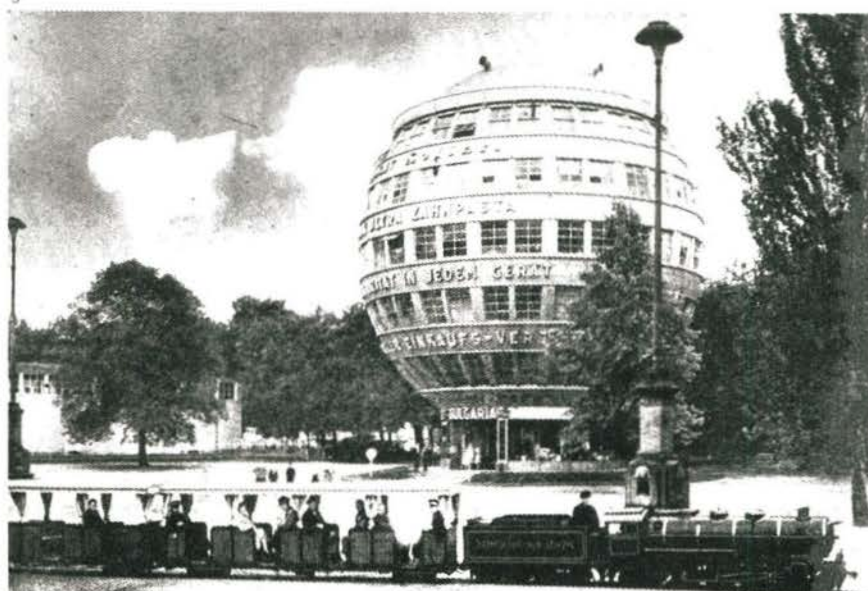
Tabelle 4 Ausgewählte Daten der Pacific Einheitstype

Hersteller	Krupp A. G.
hergestellte Lokomotiven	3
Gesamtbetriebsmasse	9,8 t
Spurweite	381 mm
Höhe über Schornsteinoberkante	1 450 mm

Liliputbahnen in der DDR

In den ehemaligen Feldbahnwerkstätten Cunnersdorf bei Kamenz überstanden drei Einheitsmaschinen der Martensbauart (Fabrik-Nr. 8351–8353) sowie 20 Wagen den zweiten Weltkrieg. Der Nachfolgebetrieb der Firma Brangsch, der VEB Baumechanik, arbeitete die drei Dampflokomotiven auf. Zwölf Wagen wurden in der Folgezeit durch den VEB Waggonbau Görlitz hergerichtet. Es gab Vorstellungen, eine feste Anlage in der Gartenbauausstellung in Leipzig-Markkleeberg zu errichten. Doch dieses Projekt wurde nie verwirklicht.
Anläßlich des ersten Deutschlandtreffens der Freien Deutschen Jugend in Dresden wurde am 1. Juni 1950 eine 1,71 km lange Kindereisenbahn im Großen Garten eröffnet. Zwei Bahnhöfe sowie eine Kreuzungsstelle waren vorerst provisorisch angelegt worden. Den Bahnbetrieb mit aus je vier Waggons bestehenden Zügen führten die Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden durch.

3



3 und 4 Zwei historische Farbpostkarten mit Motiven der Dresdener Liliputbahn:
1930 – Zug vor dem Kugelhaus. Dieses Gebäude befand sich in der Nähe der jetzigen Ausstellungshallen auf dem Fučikplatz.
1936 – Zug vor dem Blumenrondell zur Gartenschau; gut sichtbar sind die aufsteckbaren Markisenschutzdächer

Fotos: Sammlung Verfasser (1), Sammlung Henkel, Dresden (3 und 4); Zeichnung: Sammlung Verfasser (2)

Seitdem werden in der DDR Liliputfahrzeuge für andere Zwecke genutzt. Bekanntlich gab es in der Sowjetunion seit 1935 in Tbilissi die erste Pioniereisenbahn. Nach diesem Vorbild wurde die Dresdner Bahn zu einer Lehr- und Erziehungseinrichtung und am 1. Mai 1951 als erste Pioniereisenbahn der DDR in Betrieb genommen. Die Anlage wurde ortsfest installiert und danach Stück für Stück erweitert. Zwischenzeitlich verkehrten die Fahrzeuge der Pioniereisenbahn Dresden 1950 in Erfurt zur Gartenschau und 1953 auf dem Weihnachtsmarkt in Berlin.

Der Fahrzeugpark in Dresden

Die betriebenen zwei Einheitslokomotiven mit den Fabrik-Nummern 8351 und 8353 und den Ordnungsnummern 001 und 003 sowie die vorhandenen Wagen konnten das jährlich ansteigende Verkehrsaufkommen auf dem nunmehr 5,6-km-Kurs nicht mehr bewältigen. Die Erweiterung und Rekonstruktion des Fahrzeugparks war unumgänglich. So wurden zwischen 1960 und 1971 21 Neubauwagen in Dienst gestellt, die die Wagen aus dem Baujahr 1925 größtenteils ablösten und gleichzeitig den Grundstock für einen dritten Zug gebildet haben. Sie sind alle mit einer Druckluftbremsanlage und Förderwagenkupplung (selbsttätige Mittelpufferkupplung) ausgerüstet. Weitere acht Wagen konnten anläßlich des VII. Pioniertreffens 1982 in Dresden fertiggestellt werden. Derzeit stehen insgesamt 34 Wagen, darunter zwei Traditionswagen (Baujahr 1925, Neuaufbau 1984) für die Personenbeförderung bereit. Der Einsatz der Neubauwagen hatte die Umrüstung der Dampflokomotiven von Saugluftbremse auf Druckluftbremse und die Änderung des Kupplungssystems zur Folge. Im Jahre 1962 wurde die Elektrospeicherlok EA 01 als Neubautriebfahrzeug in Betrieb genommen. Äußerlich ist es einer modernen Diesellok angeglichen und ordnet sich gut in den Fahrzeugpark ein.

Das vierte Triebfahrzeug, die Elektrospeicherlokomotive EA 02, wurde mit den bereits erwähnten acht Wagen anläßlich des VII. Pioniertreffens 1982 übergeben.

Mit diesem Fahrzeugpark findet in der Saison ein ständiger Betrieb mit drei aus je acht Wagen gebildeten Zügen statt.

Fahrzeuge in Leipzig

Die auf unserem Gebiet verbliebene Einheitslokomotive mit der Fabrik-Nummer 8352 verkehrt seit dem 5. August 1951 in Leipzig. Mit einer Streckenlänge von 1,9 km führt diese Pioniereisenbahn rund um den Leipziger Auensee. Zum Einsatz gelangen weiterhin vier Personenwagen. Während die technischen Einrichtungen dieses Zuges annähernd in der Ursprungsform erhalten geblieben sind, wurde die Lokomotive äußerlich verändert. Sie hat das Aussehen einer modernen Rekolokomotive erhalten und entspricht damit nicht mehr den Dresdner Maschinen. Dabei wurde auch die anfängliche Ordnungsnummer 002 in 03 215 geändert. Heute ist die Lok als 03 1002-9 gekennzeichnet. Dies ist allerdings nur als Referenz für die Baureihe 03 der DR aufzufassen, da die „Martens'sche Einheitslokomotive" eine spezielle Konstruktion im Maßstab 1:3,33 ist. Lokomotive und Zug werden noch heute über eine Saugluftbremse gebremst. Auch die ursprüngliche Scharfenbergkupplung ist erhalten geblieben, allerdings wird die Hauptluftleitung nicht mehr automatisch gekuppelt. In den Jahren 1952 bis 1974 wurden in Leipzig 105 598 km zurückgelegt.

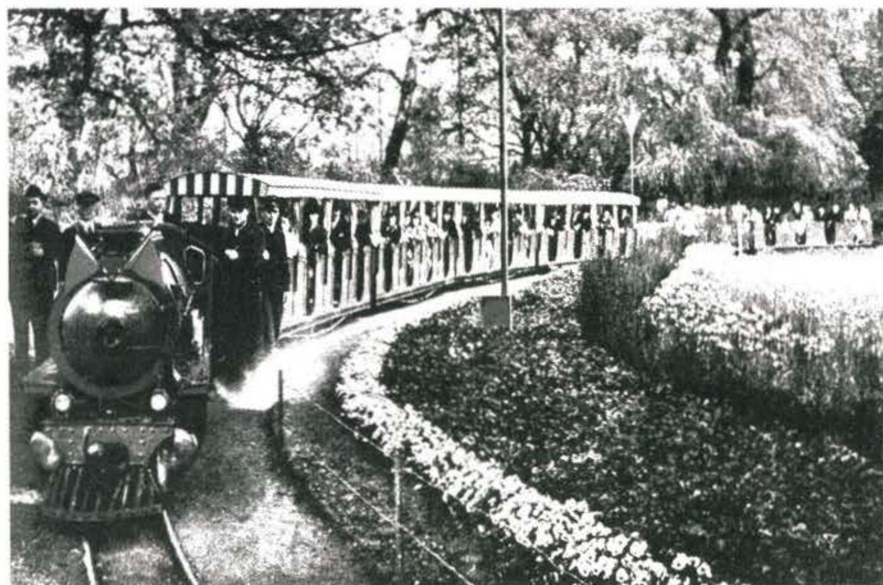
Dank der sorgfältigen Unterhaltung im Raw „DSF" Görlitz ist die Lokomotive noch heute nach über 50 Jahren einsetzbar.

Liliputbahnfahrzeuge im Ausland

Ende der 40er Jahre befanden sich im Wiener Prater die „Martens'schen Einheitsloks" Nr. 8441, 8442 und 8445. Eine der Lokomotiven fiel 1956 der „Verdieselung" zum Opfer. Diese Entwicklung konnte gestoppt werden, so daß heute neben anderen Triebfahrzeugen die Dampflokomotiven 1 und 2 in Betrieb sind. Auf der 4,2 km langen Strecke verkehren Sechs-Wagen-Züge der Bauart Jakobs. 1978 feierte diese Bahn ihr 50jähriges Bestehen.

In Stuttgart befindet sich auf dem Gelände der Gartenschau eine 2,7 km lange Strecke. Dort verkehren zwei Dampflokomotiven und eine Diesellok. Die Dampfloks sind die bereits erwähnten Martens-Maschinen aus dem Jahre 1950 (Fabrik-Nummern 17674 und 17675). Konstruktiv ergaben sich nur unbedeutende Veränderungen gegenüber den Lokomotiven der 20er Jahre. Die Lokomotiven der Firma Krupp sah man 1950 auf dem Kölner Messegelände wieder. In vier Wochen wurde ein Fahrleistung von 16 000 km erbracht. Die Streckenlänge betrug 2,8 km. 1953 erfolgte ein Einsatz in München. Eine feste Beheimatung in Köln scheiterte. Seit geraumer Zeit ist eine dieser Lokomotiven in England bei der RH & DR als Lokomotive Nr. 11 „Black Prince" im Dienst. Die dortige

4



Breite	1 000 mm
Länge über Puffer	7 410 mm
Betriebsdruck	1,3 MPa (13 kp/cm²)
Geschwindigkeit auf der Geraden	35 km/h
Fassungsvermögen (Tender) Wasser	0,75 m³
Koks	0,25 t
Achsfolge	2'C'1
Leistung	29 kW (40 PS)
Kupplungssystem	Simplex

Tabelle 5 Ausgewählte Daten der EA 01 in Dresden

Hersteller	Raw Dresden
hergestelle Lokomotiven	1
Spurweite	381 mm
Gesamtbetriebsmasse	9 t
Höhe	1 750 mm
Breite	1 100 mm
Länge über Puffer	7 000 mm
Leistung	18 kW
Geschwindigkeit auf der Geraden	30 km/h
kleinster Kurvenhalbmesser	20 m
Anfahrzugkraft	1 150 kp
Achsfolge	Bo Bo
Kupplungssystem	Förderwagenkupplung

Tabelle 6 Ausgewählte Daten des Neubauwagens in Dresden

Spurweite	381 mm
Eigenmasse	1,35 t
Breite	1 025 mm
Länge über Puffer	6 500 mm
Sitzplätze	16
Kupplungssystem	Förderwagenkupplung

Tabelle 7 Ausgewählte Daten der EA 02 in Dresden

Hersteller	Raw Dresden
hergestellte Lokomotiven	1
Spurweite	381 mm
Gesamtbetriebsmasse	15 t
Höhe	1 800 mm
Breite	1 100 mm
Länge über Puffer	10 400 mm
Leistung	34 kW
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h
Achsfolge der Zwei-Segment-Lok	(1 A'1 A') + (1 A'1A')
Kupplungssystem	Förderwagenkupplung

Lok-einsätze

Bw Halberstadt
Lokbestand: 50 3501 (k), 50 3512 (k), 50 3531 (k in O), 50 3535 (E), 50 3552 (E), 50 3553 (k), 50 3556 (k in B), 50 3557 (E), 50 3559 (E in O), 50 3562 (k), 50 3579 (k in B), 50 3606 (k), 50 3618 (E), 50 3631 (E in O), 50 3632 (k), 50 3653 (k), 50 3662 (E), 50 3684 (E), 50 3700 (E), 50 3705 (E), 50 3708 (k – 4. Kuppelachse fehlt)
Legende: k – kalt, abgestellt; E – Einsatz; B – Bw Blankenburg; O – Est Oschersleben.
Jän. (Mitte Mai)

Bw Kamenz
Lokbestand: 52 8036, 52 8043 52 8090, 52 8109, 52 8110 (ex Görlitz), 52 8116, 52 8123 (E), 52 8128 (E), 52 8130, 52 8190, 95 1016 (Hzl). 52 6721 nach Raw-Untersuchung in Luckau (Hzl). Die Maschinen 52 8122 und 52 8134 wurden an das Bw Cottbus abgegeben.
Haw./Di./Schei. (Anfang Juni)

Bw Dresden
Die im Heft 5 gemeldete 50 2407 wurde nicht zerlegt und soll in das Raw Meiningen überführt werden. Entgegen der o.g. Meldung befindet sich 86 1056 als Ranglok im Einsatz.
Klein./Eng. (Mitte Juni)

Est Lübbenau
Seit dem Fahrplanwechsel stehen täglich nur noch eine Plan- und eine Reservelok für zwei Dampflokleistungen nach Königs Wusterhausen bzw. zurück zur Verfügung, u. a. 52 8078.
Rö./Di (Anfang Juni)

Bw Görlitz
Bei der im Heft 5 gemeldeten 44 140 handelt es sich um einen schon vor Jahren umgebauten Dampfspender. Maschine 50 0047 (ex Pasewalk) ist abgestellt.
Rö. (Ende Mai)

Bw Nossen
Lokbestand: 50 1002 (k), 50 3529 (E), 50 3536 (Hzl), 50 3539 (E), 50 3540 (E), 50 3551 (E), 50 3581 (k), 50 3603 (k), 50 3657 (R), 35 1113 (k).
Ende Mai waren drei Planloks eingesetzt, seit Juni setzt das Bw aber nur noch zwei Planloks ein. Es entfallen die Übergabe nach Großvoigtsberg und die Personenzüge nach Riesa und Elsterwerda.
Sta. (Anf. Juni)
Haw. (Ende Mai)

Zerlegt
Anfang Mai ist die 58 1825, die seit 1976 im VEB EAW Elektronik Dresden für Heizzwecke diente, an Ort und Stelle zerlegt worden.
Burg. (Ende Juni)

Baureihe 242
Mit der Indienststellung neuer Elektrolokomotiven der Baureihe 243 verfügt die DR über universell im Reisezug- und Güterzugdienst einsetzbare Triebfahrzeuge. Loks der Baureihe 211, die bisher für Züge mit Höchstgeschwindigkeiten bis 120 km/h in Frage kamen, aber für den Güterzugdienst ungeeignet waren, können damit vor schnellfahrenden Reisezügen ersetzt werden. Um diese Triebfahrzeuge auch weiterhin effektiv einsetzen zu können, will man im Raw „Otto Grotewohl" Dessau einen Teil dieser Loks mit der Antriebsübersetzung der 242 ausrüsten. Zwar verringert sich so die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h, aber die Zugkräfte sind höher.
Die umgebauten Loks werden in die Baureihe 242 eingegliedert und erhalten Ordnungsnummern über 300, wobei die letzten beiden Ziffern der bisherigen Ordnungsnummer entsprechen. Seit April ist im Bw Leipzig Hbf West die erste dieser umgebauten 242 – die 242 381 (ex 211 081) – im Einsatz.
Mns. (Ende Juni)

Bw Altenburg
Ab sofort werden durch das o. g. Bw keine Dampfloks mehr eingesetzt.
Wb. (Anfang Juli)



Am 8. April auf dem Leipziger Hbf: 242 381 (ex 211 081). Siehe auch unsere nebenstehende Meldung.
Foto: Bahnert, Leipzig

Vorschau

Im Heft 8/1985 stellen wir vor:

- Nahverkehr in Brüssel
- 99 4301 – Zehn Jahre Technisches Denkmal
- Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen
- H0-Kleinstanlage mit preußischen Motiven
- Neuer Antrieb – Ergänzung zum Bauplan der BR 103
- Vorschau auf die Modellbahnausstellung des DMV der DDR am Berliner Fernsehturm

---

Fortsetzung von Seite 13

Bahn besteht seit 1927 und ist mit einer Strecke von ca. 14 Meilen die längste Liliputbahn in Europa. Der Betrieb wird Sommer und Winter aufrechterhalten, wofür elf Dampflokomotiven zur Verfügung stehen. Unter Lokomotive Nr. 4 „The Bug" finden wir eine uns bereits bekannte Martens-Konstruktion wieder. Im zweiten Weltkrieg war diese Bahn zur Abwehr faschistischer Angriffe an der Englischen Kanalküste sogar mit einem Panzerzug ausgerüstet.

Perspektive der Liliputfahrzeuge in der DDR
Zur Erhaltung historisch wertvoller Zeugen der Entwicklung des Eisenbahnwesens sind zweifellos auch die Liliputbahnfahrzeuge vorzusehen. Deshalb dürfte die Erhaltung der noch vorhandenen Dampflokomotiven und einiger ausgewählter älterer Wagen eine wichtige kultur-historische Aufgabe sein.
Die Hälfte von den jährlich ca. 1,26 Mill. beförderten Fahrgästen aller Pioniereisenbahnen in der DDR werden von den Liliputbahnen in Dresden und Leipzig befördert. Die Hauptaufgabe dieser Bahnen, nämlich die Bildungs- und Erziehungsarbeit, kann mit diesen Zahlen nicht ausgedrückt werden. Welche hervorragenden Leistungen dabei vollbracht werden, kann jeder Besucher selbst erleben.

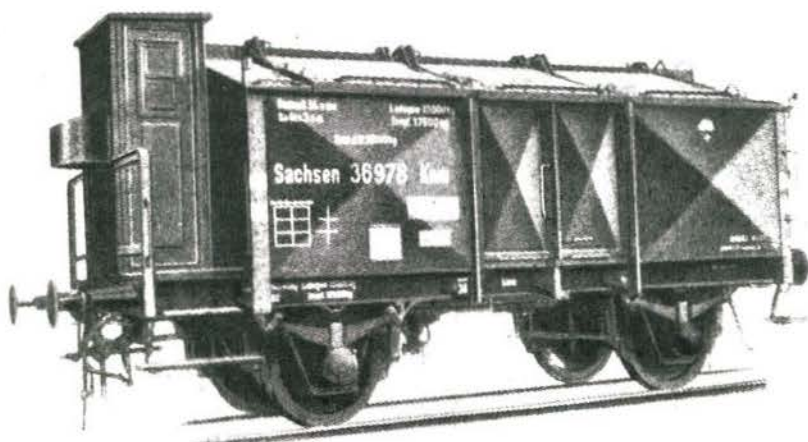
Quellenangaben
(1) G. Arndt: „Eisenbahn-Jahrbuch"
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 19..
(2) U. Arndt: „Frohe Fahrt auf kleiner Spur"
„Fahrt Frei"; Zeitung der Eisenbahner, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, Ausgaben 23/78 bis 02/79
(3) G. Potthoff: Die Eisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979
(4) W. Strauß: Liliputbahnen, Verlag Kichler, Darmstadt 1938;
(5) Dienstordnug Pioniereisenbahn Dresden
(6) Handbuch Pioniereisenbahn Dresden, Ausgabe 1982
(7) „der modelleisenbahner";
transpress Verlag für Verkehrswesen, Berlin, Hefte 10/71, 6/75, 7/78, 3/80,
(8) „Die Eisenbahntechnik", Verlag Technik, Berlin, Hefte 8/70, 2/74
(9) „Im Kleinen wie im Großen",
Broschüre, DR Rbd Dresden, Dresden 1981;
(10) Materialsammlung des Verfassers

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Bezeichnungen und Anschriften an Güterwagen von 1920 bis heute

Nach dem Übergang der Länderbahnen auf den Staat im Jahre 1920 verblieben vorerst die alten Anschriften an den Güterwagen. Noch in der Länderbahnzeit aufgegebene Bestellungen für neue Güterwagen wurden an die Reichseisenbahn mit den alten Anschriften bzw. mit deutlich erkennbaren Kompromissen wie beispielsweise der in Abb. 1 dargestellte Klappdeckelwagen mit der Eigentumsbezeichnungen „Sachsen" ausgeliefert.
Mit dem neuen Nummmernplan von 1923, der auch die Einführung der Gattungsbezirke für die Güterwagen enthielt, wurden neue Anschriftenbilder für die Güterwagen entwickelt, die sich im wesentlichen an den schon bisher verwendeten Mustern orientierten. Als neues Eigentumsmerkmal wurde nun die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn" gewählt. Unter diesem Schriftzug war ein kreisförmiges heraldisches Zeichen mit einem stilisierten Adler angebracht. Dann folgten der Gattungsbezirk, die Ordnungsnummer sowie die Haupt- und Nebengattungszeichen. Zwei Beispiele einer Musterbeschriftung zeigen die Abb. 2 und 3. Der heraldische Adler wurde nur bis ca. 1928 und längst nicht bei allen Güterwagen angebracht. Ab 1942 wird als Eigentumsmerkmal nur noch die Kurzbezeichnung „DR" verwendet. Nach dem zweiten Weltkrieg zerfiel der Wagenpark der ehem. Deutschen Reichsbahn entsprechend den neu entstandenen Verwaltungszonen. Entsprechend ergänzt hatte man die Eigentumsmerkmale, wohingegen man alle übrigen Anschriften im wesentlichen beibehielt und nur den neuen Verhältnissen oder dem neusten Stand der Technik angepaßt hatte.
Neben den deutschen Güterwagenbauarten befanden sich nach der Befreiung vom Faschismus zahlreiche Wagen fremder Bahnen auf dem Netz der Deutschen Reichsbahn. Diese Wagen sollten ursprünglich wieder den Heimatbahnen zugeführt werden und erhielten eine zusätzliche Kennzeichnung durch einen Pfeil, der auf die Eigentumsbahn hinwies, z. B.
„France
(→ DR) USSR-Zone"
An Stelle von „France" konnte jede andere Staatsbahnkennzeichnung wie beispielsweise CCCP, BDŽ, PKP, CFR, FS, CFL, SZ, CMD bzw. BMB stehen.
Diese Eigentumsmerkmale mit der Ergänzung durch die Zonenkennzeichnung und die ggf. vorhandenen „Pfeilwagen" wurden noch eine zeitlang nach der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik beibehalten und erst im Juli 1954 aufgegeben.
Die Anschriften wurden mehr und mehr international vereinheitlicht. Damit entsprachen sie im wesentlichen den Bedingungen des RIV mit zusätzlichen nationalen Kennzeichnungen. Die nationalen, historisch gewachsenen Gattungszeichen wurden an den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn bis 1968 angebracht. Ab 1968 erhielten die Güterwagen aller regelspurigen RIV- und PPW-Bahnen die vereinheitlichten Gattungszeichen und die zwölfstellige international einheitliche EDV-gerechte Wagennummer. Und damit war zugleich die Periode der nationalen Kennzeichnungen auch bei der Deutschen Reichsbahn beendet. Die 1968 eingeführten Wagenkennzeichnungen wurden den ständig den neusten Bedürfnissen angepaßt und erfuhren 1980 nochmals eine umfassende Veränderung.
Details wichtiger Veränderungen sind in den einzelnen Tabellen erwähnt, die aber nur auszugsweise wiedergegeben sind, jedoch einen Überblick über die Entwicklung ermöglichen. Auf die Darstellung der Zusammenhänge zwischen der international einheitlichen Wagennummer und dem dazugehörigen Gattungszeichen ab 1968 wurden in diesem Zusammenhang verzichtet, da die aktuelle Fachliteratur die entsprechenden Themen beinhaltet (Habel, Hensel, Schmager: Transpress-Taschenbuch „Technischer Wagendienst", 2. Auflage 1984 sowie das demnächst erscheinende Handbuch „Güterwagen", ebenfalls in unserem Verlag).



1 „Knm-Wagen" mit der Eigentumsbezeichnung „Sachsen". Die Kennzeichnung läßt die Unsicherheit in der Zeit zwischen der Auflösung der Länderbahnen und der Bildung der DRG erkennen

Haupt- und Nebengattungszeichen
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (1924)

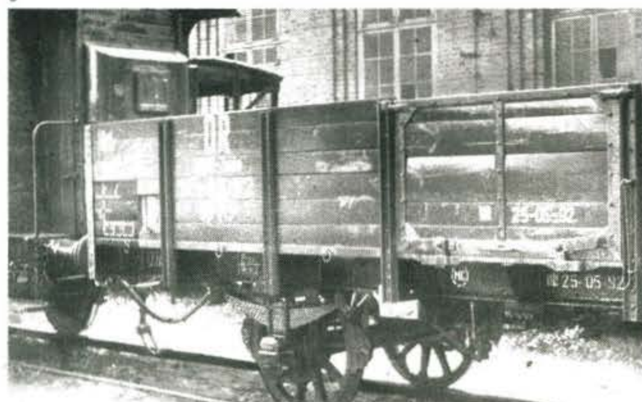
Hauptgattungszeichen
Gedeckte Wagen
G Gedeckter Wagen, zwei- und dreiachsig (G-Wagen).
K 15-t-Wagen mit Klappdeckel (Klappdeckelwagen).
V 15-t-Wagen mit Lattenverschlägen und 2 Böden, mit Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche (Verschlagwagen).
Offene Wagen
O Offener 15-t-Wagen mit Wänden von mehr als 40 cm Höhe und Einrichtung zum Kippen, zweiachsig (O-Wagen).
OO Offener Wagen mit Wänden von mehr als 40 cm Höhe, Einrichtung zum Kippen, mindestens 30 t Ladegewicht, vierachsig (Großgüterwagen).
R Offener 15-t-Wagen mit hölzernen Rungen und Seitenborden von 40 cm Höhe, von mindestens 9,9 m Ladelänge (Rungenwagen).
S Offener 15-t-Wagen mit eisernen Rungen und 13 m Ladelänge, mit aushebbaren Stirnwänden bis 40 cm Höhe, zwei- und dreiachsig (S-Wagen).
SS Offener Wagen mit mindestens 35 t Ladegewicht, mit eisernen Rungen und 15 m Ladelänge, vier- und mehrachsig (SS-Wagen).
H Offener 15-t-Wagen mit Drehschemel und eisernen Seitenrungen (Schemelwagen).
X 15-t-Arbeitswagen ohne Einrichtungen zum Kippen.

Nebengattungszeichen
c Offener 15-t-Wagen mit hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm Höhe (z. B. Oc, Ocw).
e Wagen mit elektrischer Heizung (z. B. Geh, Gehk).
f Wagen für den deutsch-englischen Fährbootverkehr (z. B. Gfh).
g Offener Wagen mit hohen festen Gatterwänden (Gatterwagen, z. B. Ogw, Ogp).
g Verschlagwagen mit Zwischenböden für Gänse (z. B. Vg).
h Wagen mit Heizleitung (z. B. Gh, Ghk, Vh, Vgh).
i Gedeckter Wagen mit Endbühnen (z. B. Giw).
k Gedeckter Wagen mit Kühleinrichtung (Kühlwagen, z. B. Gkw, Gk).
k S-Wagen mit einer Ladelänge unter 13 m (z. B. Sk, Skw) oder SS-Wagen mit einer Ladelänge unter 15 m (z. B. SSk, SSkw).
l Gedeckter Wagen mit mindestens 24 m² Ladefläche (gedeckter großräumiger Wagen, z. B. Gl).
l SS-Wagen über 15 m Ladelänge (z. B. SSl).
m 20-t-Wagen, zwei- und dreiachsig (z. B. Gm, Om, Rm, Sm).
o Schemelwagen ohne Rungen, nur paarig verwendbar (z. B. Ho, Hosw, Hos).
o Arbeitswagen mit festen Wänden von mehr als 40 cm Höhe (z. B. Xo).
p Offener Wagen mit mindestens 15-t-Ladegewicht und Wänden bis 190 cm Höhe, ohne

2

Ladelänge 6,7m
Bodenfl. 18,4qm
Radst 4,0m
Ladegew. 15000kg
Tragf. 17500kg
Gew.d.W. 7950kg
Deutsche Reichsbahn
Halle 4706
Luftdruckbremse (Kunze Knorr G.) (vorbereitet)
Gew.d.W. 7950kg
Le. 3.2.22
Ladegew. 15000kg
Tragf. 17500kg
Halle 4706 0
Radst 4,0m
Vereinslenkachsen
Gußeiserne Lagerschalen
Halle 4706
Unt.Le. 2.9.20
1 2 3 4 4 5 5 6

3



2 Anschriftenmuster für einen O-Wagen der Verbandsbauart A 1 nach dem Arbeitsplan zur Umbeschriftung von 1923. *Legende:* 1–2 weiße Eckstreifen nur bei Wagen mit Kunze-Knorr-Bremse, bei Wagen mit Druckluftbremse 1 Streifen in gleicher Höhe; 2 – unmittelbar in weißer Farbe auf den Wagenkasten schreiben „vorbereitet" jedoch in gelber Farbe; 3 und 4 – Anschrift mit schwarzer Farbe auf weißem schwarz umrandetem Rechteck; 5 – roter Kreuzring 100 mm äußerer, 80 mm innerer Durchmesser; 6 – nächste Bremsuntersuchung.

3 Anschriften an einem Wagen der Gattung 25 mit dem Zusatz „USSR-Zone", wie er zwischen 1951 und 1954 auf dem Netz der DR verkehrte. Der Kreis hinter dem Gattungszeichen war eine zusätzliche Kennzeichnung für die Transitfähigkeit des Wagens.

Einrichtung zum Kippen (z. B. Op, Ocp, OOpw).
p Verschlagwagen ohne Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche (z. B. Vpw, Vgpw).
p Gedeckter Wagen mit einem Eigengewicht von 16 t, dreiachsig (z. B. Glpw).
r Wagen mit auswechselbaren Radsätzen zum Übergang auf sowjetische Breitspur (Umsetzwagen, z. B. Gr, Rr).
s Schemelwagen mit Kuppelstangen (z. B. Hos, Hosw).
t Gedeckter Wagen mit Türen an den Stirnwänden (z. B. Glt).
t O- und X-Wagen mit Trichtern, Bodenklappen oder geneigten Bodenflächen (Eselsrükken) zur Selbstentladung, ohne Einrichtung zum Kippen (Selbstentladewagen, z. B. Ot, OOt, Xt).
t S- und SS-Wagen für Tiefladung (Tiefladewagen, z. B. Stk, SSt).
v Gedeckter Wagen mit Türen an den Stirnwänden und besonderer Lüftungseinrichtung zur Viehbeförderung (z. B. Gvw).
v Offener Wagen mit hölzernen Wänden von mehr als 190 cm Höhe, ohne Einrichtung zum Kippen (z. B. Ovw).
w Wagen mit einem Ladegewicht unter 15 t, ohne Einrichtung zum Kippen, zwei- und dreiachsig (z. B. Gw, Rw, Sw, Xw).
w OO-Wagen mit einem Ladegewicht unter 30 t (z. B. OOpw).
w SS-Wagen mit einem Ladegewicht unter 35 t (z. B. SSkw, SSw).

Haupt- und Nebengattungszeichen
Deutsche Reichsbahn (1951)

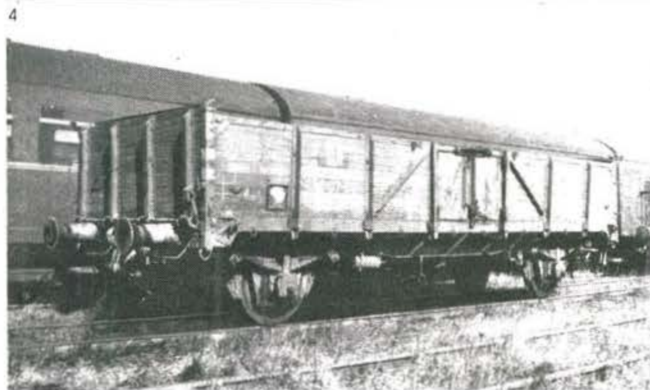
Hauptgattungszeichen

G Gedeckter Wagen, 15 t Ladegewicht, 2- oder 3achsig, Flach- oder Tonnendach.
GG Gedeckter Wagen, verschiedene Ladegewichte, 4achsig, Tonnendach.
Gk Kühlwagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig.
T Kühlwagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig.
TT Kühlwagen, verschiedene Ladegewichte, 4achsig.
K Klappdeckelwagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig, Klappdeckeldach.
KK Klappdeckelwagen, mind. 30 t Ladegewicht, 4achsig, Klappdeckeldach.
V Verschlagwagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig.
O Offener Wagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig, kippfähig, Wände höher als 40 cm.
OO Offener Wagen, mindestens 30 t Ladegewicht, nicht kippfähig.
R Rungenwagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig, hölzerne oder eiserne Rungen, Stirn- und Seitenwände 40 cm hoch und aushebbar, Ladelänge mind. 10,1 m.
Ro Rungenwagen (wie R), jedoch ohne Rungen.
RR Rungenwagen, Ladegewicht 80 t, 6achsig, umlegbare Stirn- und Seitenwände, Ladelänge 14,5 m.
S Schienenwagen, 15 t Ladegewicht, 2achsig, eiserne Rungen, aushebbare Stirnwände bis 40 cm Höhe, Ladelänge 13 m.
SS Schienenwagen, 35 t Ladegewicht, 4- und mehrachsig, eiserne Rungen, Ladelänge 15 m.
SSy Schwerlastwagen, 50–80 t Ladegewicht, 4- und 6achsig.
H Schemelwagen, 15 t Ladegewicht, eiserne Seitenrungen.
X Arbeitswagen, 15 t Ladegewicht, nicht kippfähig.
Z Kesselwagen, 15 t Ladegewicht, 2- und 3achsig.
ZZ Kesselwagen, 20–60 t Ladegewicht, 4achsig.

Nebengattungszeichen

Nebengattungszeichen	Mit Hauptgattungszeichen	Bedeutung
a	SS	Offener Bremsstand, Bühnengeländer umklappbar.
b	G,R,T	Fährbootwagen.
c	O	Hölzerne Wände, 130 bis 190 cm hoch.
d	Z, ZZ	Mit Heizschlange oder Heizwanne.
e	alle	Leitung für elektrische Heizung.
f	T	Nur für Seefische bestimmt.
	O, OO	Drehbare und kippbare Kopfklappen zur Beförderung von Fahrzeugen.
g	V	4 Böden.
	T	Nur für Gefriergut.
gg	T	Nur für Trockeneis und Gefriergut.
h	alle	Dampfheizleitung.
hh	G, GG	Dampfheizleitung und Heizeinrichtung.
i	Z, ZZ	Behälterwagen mit innerer Auskleidung.
k	G	Kühlwagen älterer Bauart.
	O	Kübelwagen (2 oder 3 abnehmbare Kübel).
	OO	Trägerfahrzeuge für Großbehälter.
	S	Ladelänge kürzer als 13 m.
	SS	Ladelänge kürzer als 15 m.
	T, TT	Kühlmaschinenwagen.
kk	O	Trägerfahrzeuge für Kleinbehälter.
l	G	Ladefläche mindestens 26 m².
	O	Ladelänge mindestens 10 m.
	SS	Ladelänge 18 m.
ll	G	2 zur Leig-Einheit kurz gekuppelte Wagen.
m	G,K,O, R,S,	Ladegewicht 20 t.
mm	K,O,R	Ladegewicht mehr als 20 t.
n	T	Nicht geeignet für Gefriergut.
O, OO	Niedrige Bordwände, 40 bis 80 cm hoch.	
o	R	Ohne Rungen.
	T	Ohne Fleischhaken.
p	G	Eigengewicht 16 t, 3achsig.

4



5



	O	Nicht kippfähig.
q	alle	Ohne durchgehende Zugvorrichtung.
	„OO"	(sogen. „Null-Null-Wagen") Nur beschränkt verwendbar, Ladegewicht herabgesetzt.
r	G,V,O,OO,K	Umsetzwagen (zum Übergang auf sowjetische Breitspur).
s	G,T,R,SSy,	Geeignet für Züge bis 100 km/h.
	GG, TT	Geeignet für Züge bis 120 km/h.
t	G, GG	Mit Stirnwandtüren.
	KK	Selbstentladewagen, Trichter oder Sattel.
	O	Selbstentladewagen, geneigte Bodenfläche(Eselsrücken).
	OO	Selbstentladewagen, geneigte Bodenfläche (Eselsrücken) und Seitenklappen.
	X	Bodenklappen, ein Teil auch Trichter, herabklappbare Seitenwände, aushebbare Stirnwände.
	S, SS	Tiefladewagen.
trieb	GG	Gütertriebwagen.
u	G, O	Ungeeignet für Mannschaften und Fahrzeuge.
v	G, GG	Stallungswagen mit Begleiterabteil.
	T	Mit elektrischen Ventilatoren.
w	G, GG,V,O,X	Ladegewicht, weniger als 15 t.
	OO	Ladegewicht weniger als 30 t.
	SS	Ladegewicht weniger als 35 t.
	Z, ZZ	Kesselwagen, zugelassen nur für Kraftstoffe.
x	Gl	Wagen für Getreide, mit festen Vorsatzwänden.
y	SS	Schwerlastwagen, Ladegewicht 50 t, Ladelänge 8,8 m (9,5 m), offener Bremserstand, Bühnengeländer umlegbar, Umsetzwagen.
ym	SS	Schwerlastwagen, Ladegewicht mehr als 50 t, Ladelänge 11,2 m (11,9 m), offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar,Umsetzwagen.
	RR	Schwerlastwagen, Ladegewicht mehr als 50 t, Ladelänge 14,36 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar.
z	O, OO	Wagen für Erzbeförderung.

Die Gattungsbezeichnungen von 1922 bis 1951

Mit der Herausgabe des neuen Nummernplanes wurden gleichartige Wagengattungen unter dem Begriff „Gattungsbezirk" zusammengefaßt. Diese Bezeichnung diente u. a. der Vereinfachung der Wagendisposition. Als „Gattungsbezirke" kamen die Namen der Städte in Frage, in denen sich zugleich die Eisenbahn-Direktionen befanden. Da sich zwischen 1922 und 1951 viele Neuerungen ergaben, änderten sich auch die „Gattungsbezirke" wie z. B. „Elberfeld" in „Wuppertal", „Altona" in „Hamburg" usw. Nachdem die Namen der Direktionsstädte erschöpft waren, entschied man sich auch für einzelne andere Städtenamen. Nach der Annexion Österreichs und dem faschistischen Überfall auf Polen wurden die dort gebildeten Verwaltungssitze ebenfalls für die Bezeichnung von Wagengattungen verwendet. So entstanden Gattungsbezirke wie „Graz", „Linz", „Klagenfurt", „Villach" oder „Posen", „Kattowitz" und „Bromberg". Nach der Befreiung vom Faschismus ergab sich erneut die Notwendigkeit zur Umzeichnung einiger Gattungsbezirke wie beispielsweise „Danzig" in „Dessau", „Stettin" in „Stendal" oder „Oppeln" in „Oschersleben".

Übersicht der Gattungsbezirke und der dazugehörigen Wagengattungen zwischen 1922 und 1945

Altona[2]	V, Vh, Vr, Vw
Augsburg[2]	S, Sk, Sm, St, Sw
Berlin[2]	Gk, Gkh, Gkn, Gkw, Gkhs, Gkewh, Gkkwhs
Bremen	Gm, Gmhs
Breslau[1]	Om
Bromberg	GG
Danzig	Om
Dresden[2]	Gfh, Gleh, Glhs, Gll, Glr, Glrhs, Glt, Glw, GGhs, GGrwehs, Glmhs, Gl
Elberfeld[2]	K, Kw
Erfurt[2]	X, Xo, Xt, Xw, Xow
Essen[1]	Om
Frankfurt (M.)[1]	O
Göttingen	Verschiedene Prototypen des Reichsbahn-Zentralamtes (RZA)
Graz	Ommuf
Halle	O
Hamburg	V, Vh, Vr, Vw, Vgw
Hannover[1]	G, Gh, Geh
Heilbronn	RRs, SSos
Karlsruhe	Gh, Geh, Ow
Kassel	G, Gh, Gr
Kattowitz	Om, OOfs
Klagenfurt	Ommu
Königsberg	Gs, Om
Köln[2]	SS, SSk, SSkra, SSl, SSla, SSt, SStl, SStk, SSyms, SSys, SSw
Leipzig	Glm
Linz	Omm, Ommr
Ludwigshafen[1]	Om, Omp
Magdeburg[1]	Gw, Grwh
Mainz	Ot, Otm, Otmu, Otmn, Otw
München	G
Münster	Oc, Ocp, Ocw, Olu, Olpu
Nürnberg	O, Ok
Oldenburg	KKt, OO, OOt, OOtn
Oppeln	Gs, Ghs
Posen	Gu, Om
Regensburg[2]	H, Hw, Hos
Saarbrücken	Gfh, Gfkhs, KKt, OO, OOt, Rbh, Rfh
Schwerin[1]	O, Op
Stettin[1]	G, Gh, Geh, Grwhs
Stuttgart[2]	R, Rm, Rr, Rs, Rw
Trier	GG, Gfh, Gfkhs, Rfh
Ulm	Rmms
Villach	Ommu, Ommru
Würzburg[1]	O, Op
Wuppertal	K, Kw

[1] In der Hauptsache Länder- und Verbandsbauarten.
[2] Teilweise noch Länder- und Verbandsbauarten.

4 Anschriften an einem Wagen der Gattung 42 (linz) kurz vor der Umbeschriftung im Jahre 1968.

5 Anschriften an einem Kmmk-Neubauwagen im Jahre 1968. 21-99-98 läßt erkennen, daß die dritte und vierte Stelle der Wagennummer zur Eingliederung des Neubaus in eine vorhandene Gattungs-Nummer verwendet wurde.

Fotos und Zeichnungen: Sammlung der Verfasser.

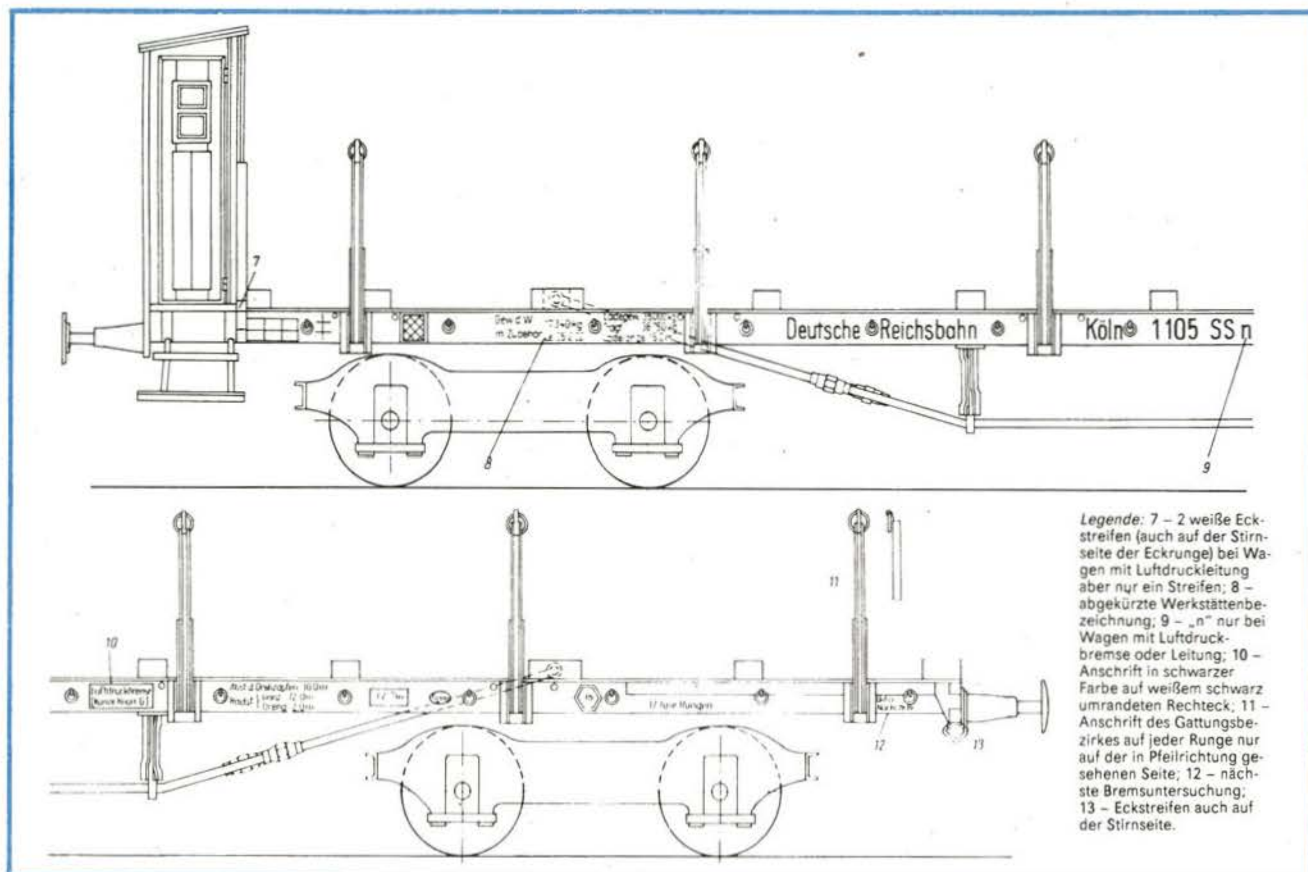
Die Neuordnung der Wagennummern bei der Deutschen Reichsbahn ab 1951

Während bis 1951 die Zuordnung eines Güterwagens nur nach Gattungsbezirk und Wagennummer möglich war, ermöglichte das neue Nummernsystem die Erkennung des Einzelwagens nur aus der Wagennummer. Die neue Nummer bestand aus einer zweistelligen Gattungsnummer und einer vierstelligen Ordnungsnummer in folgender Schreibweise:

21 - 81 - 37
Gattungs- Ordnungs-Nr.

Für die Gattungsnummern wurden 10 Gruppen gebildet:

Gruppe I	Gedeckte Wagen	01 bis 25
Gruppe II	Offene Wagen	26 bis 49
Gruppe III	Kesselwagen	50 bis 54
Gruppe IV	Privatgüterwagen ohne Kesselwagen	55 bis 59
Gruppe V	R-, H-, S- und SS-Wagen	60 bis 69
Gruppe VI	Bahndienstwagen	70 bis 79
Gruppe VII	Dienstgüterwagen	80 bis 86
Gruppe VIII	Güterzuggepäckwagen	88
Gruppe IX	Arbeitswagen	89
Gruppe X	Schmalspurgüterwagen	96 bis 99.



6 Anschriftenmuster für einen SSn-Wagen nach dem Arbeitsplan zur Umbeschriftung von 1923.

Die Gattungsnummern wurden wie folgt belegt (Auswahl):

Nummer	Bauart	ehem. Gattungsbez.
ab 02-01-01	Länderbauart	Magdeburg
ab 03-01-01	Länderbauart	Hannover/Stendal
ab 03-70-01	Stallungswagen der Länderbauart	Stettin
ab 04-01-01	Verbandsbauart	Kassel
ab 05-01-01	Verbandsbauart	München
ab 06-01-01	Geschweißte Sonderbauart (G)	Nordhausen
ab 07-01-01	Geschweißte Sonderbauart (G)	Oschersleben
ab 11-01-01	Gmhs, Gms	Bremen
ab 12-01-01	Länder- und Verbandsbauart	Dresden
ab 12-60-01	Gl, Geschweißte Bauart	Dresden
ab 12-80-01	Gl, Austauschbauart	Dresden
ab 13-01-01	Glt, Länderbauart	Dresden
ab 13-80-01	Glt, Austauschbauart	Dresden
ab 15-01-01	GGhs	Dresden
ab 17-01-01	Gk, ältere Kühlwagen	Berlin
ab 18-01-01	T, neuere Kühlwagen	Berlin
ab 19-01-01	4achs. Kühlwagen	Berlin
ab 20-01-01	Leig Einheiten	Dresden
ab 21-01-01	Klappdeckelwagen	Wuppertal
ab 22-01-01	4achs. Klappdeckelwagen (Sonderbauarten)	Saarbrücken
ab 23-01-01	Verschlagwagen	Hamburg
ab 26-01-01	Länderbauart (O)	Frankfurt
ab 27-01-01	Länderbauart (Op)	Würzburg
ab 28-01-01	Oc, Ocp	Münster
ab 29-01-01	Verbandsbauart (O)	Halle
ab 30-01-01	Länderbauart (O)	Schwerin
ab 31-01-01	Verbandsbauart (O)	Nürnberg
ab 36-01-01	Verbandsbauart	Essen
ab 37-01-01	Verbands- und Einheitsbauart	Bitterfeld
ab 41-01-01	Austauschbauart	Köthen
ab 42-01-01	Austauschbauart	Linz
ab 43-01-01	Austauschbauart	Villach
ab 44-01-01	Austauschbauart	Klagenfurt
ab 45-01-01	2achs. Selbstentladewagen	Mainz

Die Gattungsnummern wurden wie folgt belegt (Auswahl):

Nummer	Bauart	ehem. Gattungsbez.
ab 02-01-01	Länderbauart	Magdeburg
ab 03-01-01	Länderbauart	Hannover/Stendal
ab 03-70-01	Stallungswagen der Länderbauart	Stettin
ab 04-01-01	Verbandsbauart	Kassel
ab 05-01-01	Verbandsbauart	München
ab 06-01-01	Geschweißte Sonderbauart (G)	Nordhausen
ab 07-01-01	Geschweißte Sonderbauart (G)	Oschersleben
ab 11-01-01	Gmhs, Gms	Bremen
ab 12-01-01	Länder- und Verbandsbauart	Dresden
ab 12-60-01	Gl, Geschweißte Bauart	Dresden
ab 12-80-01	Gl, Austauschbauart	Dresden
ab 13-01-01	Glt, Länderbauart	Dresden
ab 13-80-01	Glt, Austauschbauart	Dresden
ab 15-01-01	GGhs	Dresden
ab 17-01-01	Gk, ältere Kühlwagen	Berlin
ab 18-01-01	T, neuere Kühlwagen	Berlin
ab 19-01-01	4achs. Kühlwagen	Berlin
ab 20-01-01	Leig Einheiten	Dresden
ab 21-01-01	Klappdeckelwagen	Wuppertal
ab 22-01-01	4achs. Klappdeckelwagen (Sonderbauarten)	Saarbrücken
ab 23-01-01	Verschlagwagen	Hamburg
ab 26-01-01	Länderbauart (O)	Frankfurt
ab 27-01-01	Länderbauart (Op)	Würzburg
ab 28-01-01	Oc, Ocp	Münster
ab 29-01-01	Verbandsbauart (O)	Halle
ab 30-01-01	Länderbauart (O)	Schwerin
ab 31-01-01	Verbandsbauart (O)	Nürnberg
ab 36-01-01	Verbandsbauart	Essen
ab 37-01-01	Verbands- und Einheitsbauart	Bitterfeld
ab 41-01-01	Austauschbauart	Köthen
ab 42-01-01	Austauschbauart	Linz
ab 43-01-01	Austauschbauart	Villach
ab 44-01-01	Austauschbauart	Klagenfurt
ab 45-01-01	2achs. Selbstentladewagen	Mainz

ab 46-01-01	Kübelwagen (Ok)	Nürnberg
ab 47-01-01	4achs. Großgüterwagen	Saarbrücken
ab 61-01-01	Rungenwagen, versch.	Stuttgart
ab 62-01-01	Rungenwagen, versch.	Ulm
ab 64-01-01	Länderbauart (Sk)	Augsburg
ab 65-01-01	alle SS-Wagen	Köln
ab 66-60-01	Tiefladewagen (SSt	Köln
ab 68-01-01	Schemelwagen	Regensburg

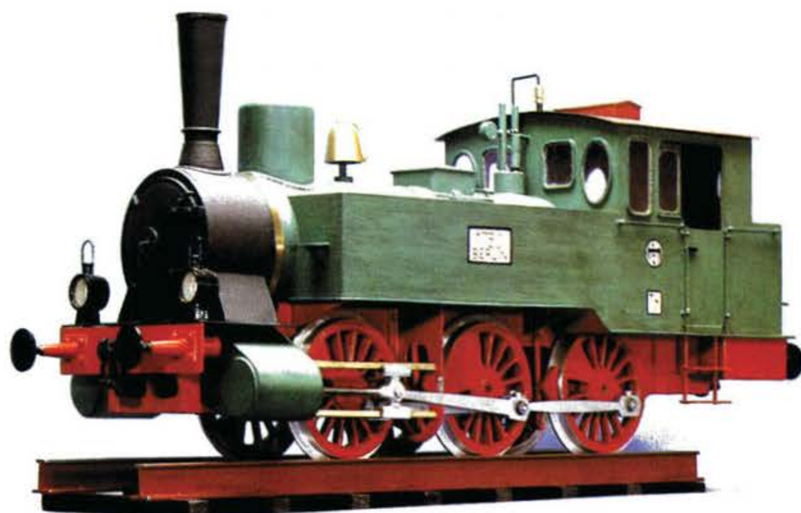
Der Nummernplan enthielt für Splittergattungen in der 3. und 4. Stelle noch Unterscheidungsmöglichkeiten. Neu hinzukommende Wagen waren in die freigebliebenen Gattungs-Nummern-Bereiche einzuordnen und die Gruppen III, IV, VI, VII, VIII, IX und X nach besonderem Plan gekennzeichnet.
Die Gattungs-Nummer war gleichzeitig Zuordnungsmerkmal für ein bestimmtes Heimat-Raw. Mit der international einheitlichen Kennzeichnung der Güterwagen (ab 1968) mußte eine neue Zuordnungsmöglichkeit gefunden werden. Aus der Gattungs-Nummer wurde eine sogenannte Leitzahl gebildet, so daß Gattungs-Nr. und Leitzahl annähernd identisch waren. Die Leitzahl wurde an die Wagenstirnseite angeschrieben. Mit der zunehmenden Erneuerung des Wagenparks genügte dieses Verfahren nicht mehr, deshalb faßte man ab 1970 aus der UIC-Gattungsnummer (5. bis 7. Stelle der zwölfstelligen Wagennummer) eine Gattungsschlüsselnummer zusammen, die die Leitzahl ablöste und die in der Nähe des Gattungszeichens in einem seitlich mit Doppelstrich versehenen Rechteck angeschrieben wird.

Quellenangaben

(1) Diener, Wolfgang „Städtenamen an Güterwagen" Eisenbahn-Magazin 8/82
(2) Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Teil IV, Wagen, Ausgabe 1933 und Ausgabe 1939
(3) Nummernplan für Güterwagen der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn vom 21. Mai 1951

Im Heft 4 des „me" veröffentlichten wir den Aufruf zum XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb. Diese traditionelle Veranstaltung ist zu einem Wettstreit vieler europäischer Modellbauer geworden. Und warum sollten nicht auch Sie dabei sein? Schließlich geht es darum, den Modellbahngedanken über die Grenzen unseres Landes hinaus als Symbol für das friedliche Leben auf unserem Kontinent zu festigen. Auch das diesjährige Eisenbahnjubiläum ist eine weitere Herausforderung ... Noch bis zum 20. August können die Modelle eingereicht werden. Näheres dazu entnehmen Sie bitte der April-Ausgabe. Als Vorgeschmack einige Fotos vom 84er Wettbewerb:

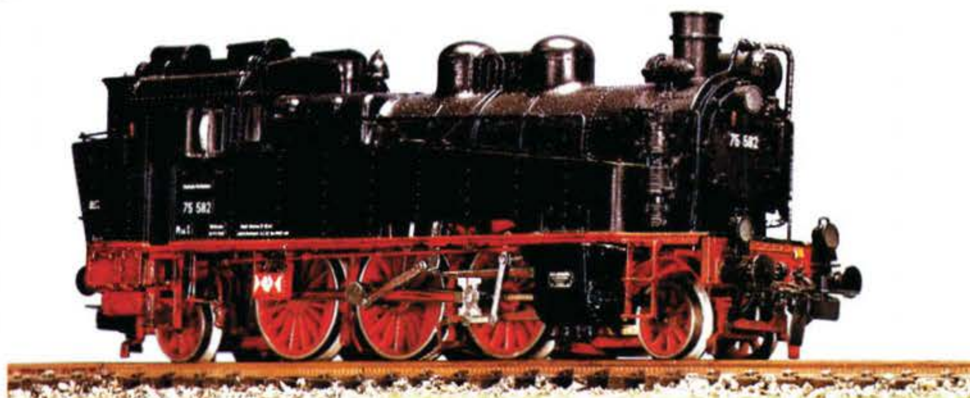
1



2



3



4



1 Diese T 7 von H.-J. Maruhn (DDR), Kategorie A 1, erhielt auf dem XXXI. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Niesky 83 Punkte.

2 Horst Schaay (BRD) baute das Modell von der 19 017. Zur Kategorie A 2 (H0) gehörend, erhielt es ebenfalls in Niesky 83 Punkte

3 Einen ersten Preis war die frisierte 75 582 von Peter Lohs (DDR) wert. 93 Punkte erhielt dieses Modell der Kategorie A 3 (H0).

4 Lok 414.065 von Zdeněk Vais (ČSSR), Kategorie A 2, (H0), 87 Punkte.

Fotos: Albrecht, Oschatz

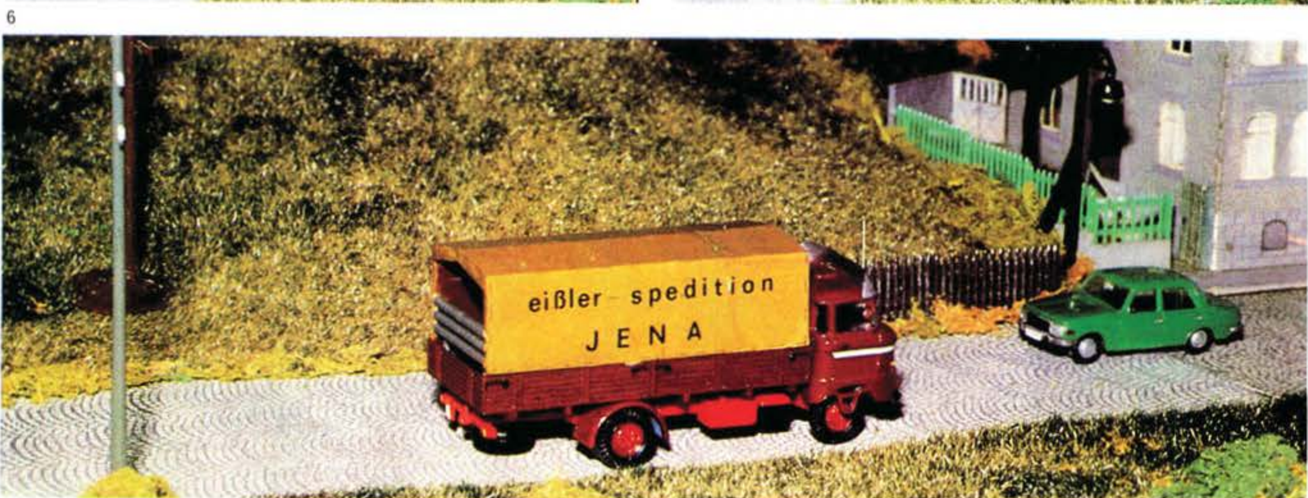
1

2

3

4


5

6


Augen auf im Straßenverkehr

Die meisten der zur Verfügung stehenden Straßenfahrzeugmodelle sind entweder für Sammler oder für diejenigen Modellbahnfreunde geeignet, die über das nötige Fingerspitzengefühl verfügen und diese Modelle frisieren oder sogar umbauen. So gehört auch Thomas Eißler zu den Bastlern, die das relativ geringe Angebot an Straßenfahrzeugmodellen in der eigenen Werkstatt erweitern. Die hier vorgestellten Fahrzeuge lassen das handwerkliche Geschick dieses Modellbahnfreundes, der übrigens der AG „Modellbau" der Fahrbereitschaft an der Friedrich-Schiller-Universität Jena angehört, ahnen. Doch lesen Sie selbst, was er zu berichten hat.

„Seit langem beschäftige ich mich mit dem Modellbau – und insbesondere von Kfz-Modellen im Maßstab 1:87. Denn diese werden auf den meisten Anlagen oder in Dioramen noch zu stiefmütterlich behandelt, obwohl eine Szenerie erst dann als vorbildgetreu bezeichnet werden kann, wenn alle Details wie Eisenbahn, Landschaft und Kfz-Modelle stimmen. Wie wirkt beispielsweise eine BR 41 mit PreFo-Eilzugwagen neben einem wartburgähnlichen Pkw bzw. einem W 50 ohne Fahrer, Rückspiegel und Auspuff? Oder will man ein sogenanntes historisches Motiv darstellen, so müßte man gänzlich auf die alten Dixis, und wie die Oldtimer noch heißen mögen, verzichten.
Doch hoffentlich bekommen wir auch bald moderne Kfz-Modelle wie den Lkw Kamas oder die Pkw Lada, Škoda und, und, und ...
Ich habe nun versucht, Industrie-Modelle vorbildgerecht zu behandeln bzw. neue Varianten oder Typen zu bauen. Dabei gehört meine besondere Liebe den kleinsten Details wie den Inneneinrichtungen, Rückspiegeln, Scheibenwischern u. a."

1 Volvo „F 89" Kranholztransporter mit Ladekran und Anhänger/Pkw Wartburg „Tourist"

2 ZT 300

3 Lkw H6 – Kipperfahrzeug

4 Volvo „F 89" Sattelzug HUNGAROCAMION

5 Škoda-Zugmaschine mit Nachläufer für Langmaterial vom ZWH Halle

6 Lkw W 50 mit Speditionspritsche und LLE
Fotos: T. Eißler, Jena

1



Vorgestellt und kommentiert



Die Heimanlage von Claus Braun aus Meerane kann zu gegebener Zeit auf- und abgebaut und auch in ihrer Linienführung verändert werden.
Bemerkenswert ist das Thema dieser H0-Anlage. Neben einer eingleisigen Hauptbahn finden wir die umfangreichere Streckenführung einer schmalspurigen Nebenbahn. Gerade diese interessante Kombination ist noch viel zu selten auf Heimanlagen anzutreffen und deshalb besonders zu begrüßen.
Auch bei der Ausgestaltung der Anlage ist eine liebevolle Hand zu spüren, die Freude am Detail erkennen läßt.
Einige Anmerkungen zur Gestaltungsweise:
Brückenstellwerke stehen häufig an Einfahrten größerer Bahnhöfe, wo eine gute Übersicht über die ausgedehnten Weichenstraßen erforderlich ist. Im Bahnhof Hasselbach unterer Bahnhof wäre ein kleines Wärterstellwerk sinnvoller, das seitlich an der Strecke aufgestellt werden kann (Abb. 1).
Man sollte vermeiden, zu dünne Tunneldecken darzustellen. Sie wirken stets unnatürlich (Abb. 1 und 2). Tunnel werden beim Vorbild nur dann notwendig, wenn die Kosten niedriger sind als beim Bau eines Einschnittes! Günstiger erscheint hier eine leicht hochgezogene Busch- und Waldlandschaft. So sollte statt des Getreidefeldes (Abb. 1) in jedem Fall der Ausläufer eines Berges angedeutet werden. Man müßte weiterhin wohl oder übel das kleine Bw über dem linken „Tunnel" entfernen und vorverlegen – auch wenn sich dabei die Gleisanlage verkürzt –, um auch hier einen Tunnelberg ansteigen zu lassen (Abb. 2).
Für das Schottern der Gleise gibt es verschiedene Möglichkeiten. Bewährt haben sich u. a. gesiebter Sand, Kaffeesatz, gesiebte Sägespäne und Korkmehl. Wählt man den Schotter zu grob, wirkt die Bettung der Gleise unnatürlich (Abb. 2). Die im Handel erhältlichen Schottermatten sind durchaus brauchbar.
Beim Bau einer Schmalspurstrecke aus Gleisen der Nenngröße TT müßte der Schwellenabstand berücksichtigt werden. Beim aufmerksamen Betrachten eines Schmalspurbahngleises werden wir neben Unregelmäßigkeiten in der Schwellenverlegung vor allem einen Schwellenabstand von 700 mm bis 1 000 mm finden. Im Maßstab 1:87 sind das Abstände von 8 bis 12 mm!
Eisenbahnbrücken beleben jede Modellbahnanlage. Ihre Konstruktion richtet sich in Bauform und Bauweise nach den örtlichen Gegebenheiten. Günstig ist es darum stets, wenn die Eisenbahnbrücken auf allen Anlagen nach einem Vorbild gestaltet werden. Wir sollten darum vermeiden, Phantasiekonstruktionen anzuwenden, die dann den guten Gesamteindruck einer Anlage schmälern.
Ebenfalls sollte auf einen epochengemäßen Fahrzeugpark geachtet werden (Abb. 2)

Günter Fromm (DMV), Erfurt

Gleispläne richtig gezeichnet – aber wie?

Innerhalb der großen Gemeinschaft der Modelleisenbahner gibt es viele Interessengebiete. Während die einen den größten Teil ihrer Freizeit dem Fahrzeugbau widmen, bauen andere mit Ausdauer Gebäude- oder Brückenmodelle. Doch eines haben fast alle gemeinsam: Sie besitzen bzw. planen eine Modellbahnanlage!

Die meisten Modelleisenbahner, die ihre Anlage in vielen Freizeitstunden aufbauten, sind gewiß stolz auf das Geschaffene. Ob nun die Anlage weitestgehend vorbildgetreu gebaut wurde oder ob sie mehr dem Charakter einer Spielanlage entspricht, soll in diesem Zusammenhang nicht beurteilt werden, ja ist auch belanglos. Warum aber machen relativ wenige Freunde von der Möglichkeit Gebrauch, ihre Anlage in unserer Zeitschrift vorzustellen? Viele der an die Redaktion übersandten Fotos und mehr oder weniger umfangreichen Beschreibungen sind nicht immer aussagekräftig genug. Häufig fehlt nämlich der Gleisplan – und damit wären wir beim Thema.

Oft liegen Gleispläne nicht mit vor. Mitunter sind sie so unvollständig und ungenau gezeichnet, daß sie sich kaum veröffentlichen lassen. Mit diesem Beitrag wollen wir den Modelleisenbahnern Hinweise und Tips geben, die sie in die Lage versetzen, akzeptable Anlagen-Gleispläne zeichnen zu können.

Nicht jeder Freund ist auf diesem Gebiet ein „Künstler", ja viele scheuen sich sogar, ihren Gleisplan zu Papier zu bringen... Und dabei ist es doch wirklich nicht so schwer! Auch muß es nicht unbedingt eine druckreife Zeichnung sein, wie sie Günter Driesnack in seinen Beiträgen so anschaulich beschrieben hat(1). Wer sich dies nicht zutraut, kann getrost der Redaktion eine Bleistiftzeichnung vorlegen. Hauptsache, sie entspricht gewissen Qualitätskriterien, die wir nachfolgend näher erläutern möchten.

Allgemeine Angaben

Der Verfasser eines solchen Beitrages sollte seine Anlage am besten kurz charakterisieren. Hierzu sind Aussagen über
– Nenngröße, verwendetes Gleissystem
– Thema, Ort und Zeit der Anlage
– betriebliche und andere Besonderheiten (z. B. Mehrzugbetrieb, A- oder Z-Schaltung, Kehrschleifenschaltung, Automatik usw.)
– verwendete Fahrzeuggarnituren
– typische und einen bestimmten Vorbild nachgebildete oder nachempfundene Bauwerke (z. B. Empfangsgebäude Bf X, Brücke beim Bf Y der Strecke A – B o. ä.)
– Spezialitäten (z. B. betriebsfähige Drahtseilbahn, Wassermühle mit „echtem" Wasser, Herstellung vorbildnaher Bäume oder Aufbau der Grundplatte, wenn dies von herkömmlichen Methoden abweicht)
notwendig.

An diesen Angaben läßt sich bereits erkennen, ob die Anlage vorbildgetreu ist und ob die eine oder andere „Besonderheit" eventuell unter der Rubrik „Modellbahn-Tips" vorzustellen wäre. In diesem Zusammenhang sei an die Bände der Modellbahnbücherei erinnert. Anlaß genug, sie wieder einmal zu durchblättern? (2), (3), (4), (5).

Der Gleisplan

Man kann davon ausgehen, daß die meisten Anlagen nach einem selbst entworfenen oder in der einschlägigen Literatur veröffentlichten Gleisplan entstehen. Es soll aber auch noch „Modellbahner" geben, die eine Anlagenplatte „zurechtzimmern", einen Karton voller Schienen und Weichen kaufen, und dann frei schöpferisch drauflosbauen, gerade so, wie es paßt!

Und das ist gewiß nicht zu sehr übertrieben.

Beginnen wir also mit demjenigen, der bereits einen „richtigen" Gleisplan vorliegen hat. Wenn er maßstäblich gezeichnet ist, d. h. beispielsweise im Maßstab 1:10, und Radien der Gleisbögen, Längen der geraden Gleisabschnitte, Weichen, Kreuzungen sowie Gleisabstände nach dem entsprechenden Gleissystem aufgetragen wurden, dann verfügt er schon über eine gute Grundlage, den Gleisplan seiner tatsächlichen Anlage nochmals exakt aufzeichnen zu können.

Wie das am zweckmäßigsten geschieht, darauf kommen wir später noch zu sprechen. Vorher wäre allerdings zu kontrollieren, ob alle Gleise und Weichen dem „Bauplan" entsprechend verlegt sind. Soweit nicht schon vorhanden, wären Gebäude, Bahnsteige, Straßen usw. aufzumessen und in ihrem Flächenbedarf maßstäblich nachzutragen.

Derjenige, dessen Anlage im Endzustand erheblich vom ursprünglichen Plan abweicht, weil er u. a. vergaß, vorher die Neigungsverhältnisse richtig zu ermitteln und diese erst beim Bau korrigiert, dürfte es etwas schwieriger haben, diesen zu zeichnen.

Wer aber seine Anlage „frei" gestaltete und die Gleise mehr gefühlsmäßig verlegte, der muß sich gewiß Mühe geben, ein getreues Abbild seiner Anlage aufzuzeichnen. Er muß den „Schöpfungsakt" gewissermaßen nachvollziehen.

Das Aufmessen eines Gleisplanes

Bevor wir damit beginnen, müssen wir uns mit den geometrischen Grundlagen und Abmessungen des verwendeten Gleissystems vertraut machen. Die exakten Maße der einzelnen Gleisstücke lassen sich der einschlägigen Literatur entnehmen – (6), (7), (8), (9) und (10).

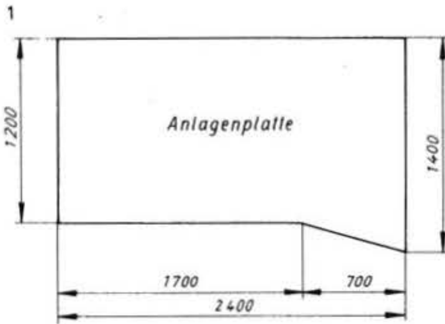
Zunächst wäre die Grundplatte aufzumessen und in ihrer geometrischen Form zweckmäßigerweise auf Millimeterpapier aufzutragen. Als Maßstab wählen wir 1:10, d. h. 1 cm auf der Zeichnung entspricht 10 cm auf der Anlage (Abb. 1).

Füllt beispielsweise eine „immer an der Wand entlang" – Anlage den ganzen Raum aus, werden wir zuerst diesen in seinen Abmessungen auftragen und danach die einzelnen Anlagenteile in ihrer geometrischen Form einzeichnen (Abb. 2). Vorhandene Fenster und Türen sind dabei nicht zu vergessen. Genaues und maßstäbliches Zeichnen ist Voraussetzung, denn dann müssen keine detaillierte Maßangaben, allenfalls die Hauptabmessungen der Anlagenplatte bzw. des Raumes angegeben werden.

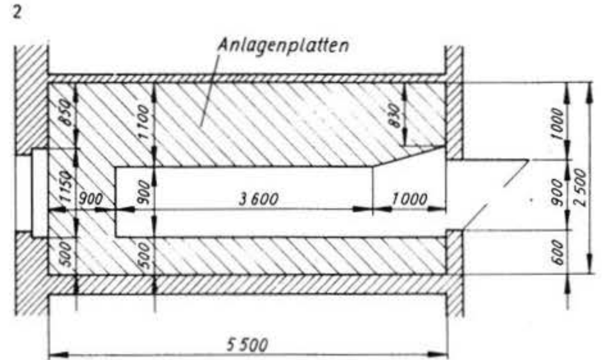
Doch widmen wir uns dem Aufmaß des eigentlichen Gleisplanes. Zuerst legen wir uns zwei Bezugslinien fest. Da der Bahnhof überwiegend im Vordergrund einer Anlagenplatte angelegt wird, kann dies beispielsweise die Achse des durchgehenden Hauptgleises sein. Aber auch andere Bezugslinien wie die vordere Anlagenkante sind möglich, vorausgesetzt sie ist gerade. Als zweite Bezugslinie können wir ggf. die linke Anlagenkante wählen, die mit der vorderen einen rechten Winkel bilden sollte. Damit lassen sich Einzelpunkte in Form von Koordinaten (x- und y-Werte) bestimmen. Solche Einzelpunkte wären Bogenanfang, Weichenanfang, Kreuzungsmittelpunkt u. a. Bei Verwendung von Gleissystemen mit maßlich bestimmten Gleisstücken (PIKO-H0, BTTB, PIKO-N) ist die Konstruktion der Gleisführung nicht sehr schwierig, da Bogenradien, Weichenneigungen, Gleisstücklängen usw. vorgegeben sind, sich also leicht auszählen und übertragen lassen (Abb. 3).

Wird aber ein flexibles Gleissystem verwendet, ist es schon schwieriger, den Gleisachsenverlauf auf eine Zeichnung zu übertragen. Am zweckmäßigsten bestimmen wir Gleise mit großen Krümmungen, indem wir mehrere Punkte, z. B. im Abstand von 100 mm, auf waagerechte bzw. senkrechte Bezugslinien fixieren (Abb. 4). Die so einzeln gefundenen und übertragenen Punkte können dann freihändig oder besser mit Hilfe eines Kurvenlineals miteinander verbunden werden. Auch beim Gleissy-

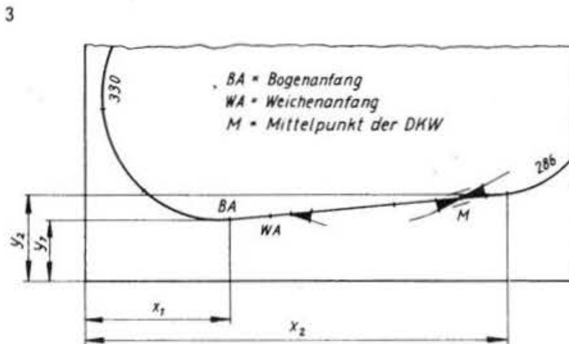
1



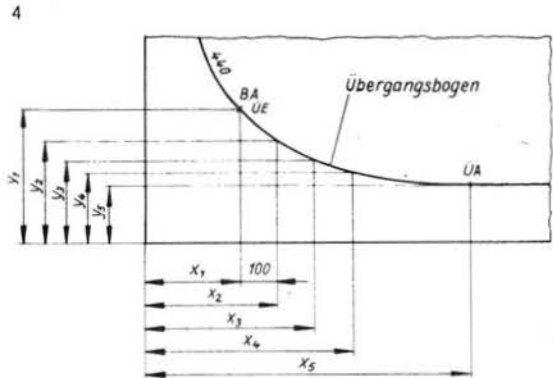
2



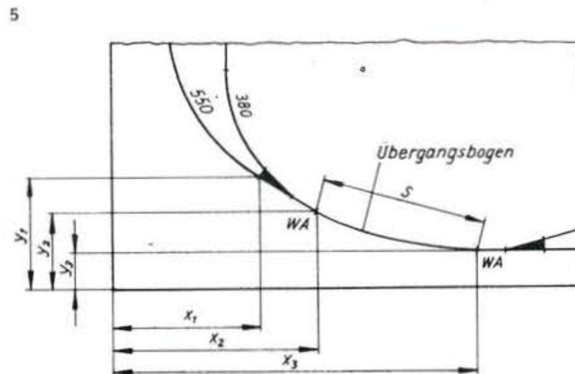
3



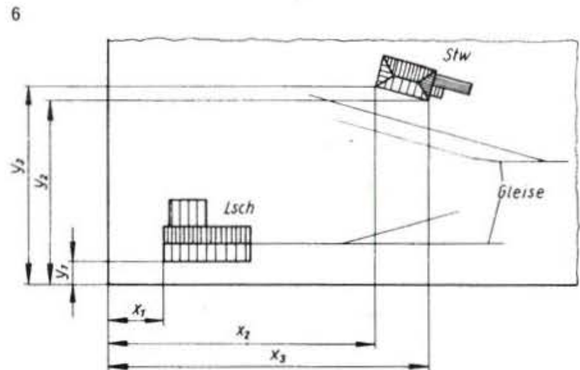
4



5



6



stem von Pilz(H0) sind Weichen und Kreuzungen in unveränderlichen geometrischen Maßen vorgegeben und nach Einmessen des Weichenanfanges (WA) und ggf. des Weichenendes (WE) zu übertragen. Dazwischenliegende Gleise sind in ihrer Länge aufzumessen und aufzuzeichnen (Abb. 5).

Bei Gebäuden verfahren wir besser nach der Methode: Man mißt das Gebäude in seiner Grundfläche auf und überträgt es in der Dachdraufsicht im gleichen Maßstab wie der Gleisplan (meist M 1:10) auf ein gesondertes Blatt. Dann mißt man beispielsweise eine Gebäudeecke mit x- und y-Koordinaten ein, überträgt den Punkt auf die Zeichnung und klebt die ausgeschnittene Gebäude-Schablone auf die entsprechende Stelle. Entspricht die Richtung einer Hauptlinie des Gebäudes nicht einer Bezugslinie, so ist die Neigung beider Linien zueinander durch Festlegung zweier Punkte zu übertragen (Abb. 6).

Bei prägnanten Bäumen, Brücken, Tunnelportalen, Straßen usw. ist prinzipiell so zu verfahren. Man kann durchaus Straßen mit gemessener Breite und frei konzipierter Linienführung nach Augenmaß einzeichnen. Eingemessene Gebäude und andere Festpunkte bilden dabei eine gute Hilfe. Festpunkte wie Fuß- und Endpunkt einer durchgehenden Neigung sind genauso zu bestimmen und, gleiche Neigung vorausgesetzt, Zwischenpunkte aller zehn Millimeter Höhendifferenz zu vermerken. Die Methode erscheint vielleicht mühsam, ist aber die einzig brauchbare. Und bei einiger Übung geht es doch relativ schnell. Diese auf Millimeterpapier übertragene Aufmaßskizze wird infolge mancher Radierungen und Veränderungen unsauber sein. Aber das macht nichts. Nach nochmaligem Vergleich der Zeichnung mit der tatsächlichen Anlage können wir das Blatt unter Transparentpapier legen und eine Tusche-Reinzeichnung anfertigen. Wer sich das nicht zutraut, der möge lieber eine saubere Bleistiftzeichnung einsenden. Das möge als Anleitung genügen. Wie ein gut gezeichneter Gleisplan aussehen kann, das ist unserer Zeitschrift bzw. der einschlägigen Fachliteratur zu entnehmen ⟨2⟩, ⟨3⟩, ⟨5⟩.

Quellenangaben

⟨1⟩ Driesnack, Günter: „Druckreife Zeichnungen, aber wie?" „me" Heft 3/1983
Driesnack, Günter: „Der Windberg-Wagen" „me" Heft 2/1984
⟨2⟩ Barthel, Günter: „Eine richtige Modellbahn soll es werden" Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1969
⟨3⟩ Fromm, Günter: „100 Gleispläne H0/TT/N" Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1970
⟨4⟩ Fromm, Günter: „Vom Vorbild zur Modellbahn" Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1975
⟨5⟩ Fromm, Günter: „Bahnhöfe auf der Modellbahn" Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1976
⟨6⟩ Trost, Gerhard: „Die Modelleisenbahn 3 – Kompendium" Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1974
⟨7⟩ PIKO-H0 Gleispläne – 1982
⟨8⟩ PIKO-H0 Modellbahnkatalog – 1982
⟨9⟩ Berliner TT-Bahnen Katalog – 1982
⟨10⟩ PIKO-N Gleispläne – 1982

Der verwandelte Italiener

Kleine Fahrzeuge der Eisenbahn üben auf uns einen magischen Reiz aus. So elegant auch D-Züge mit langen Wagen aussehen mögen, ein Nebenbahnzug mit kurzen zweiachsigen Güterwagen wird stets von einem Hauch Eisenbahnvergangenheit, Romantik, oder wie wir es immer nennen wollen, umgeben sein. Solch ein Winzling ist relativ schnell aus handelsüblichen Modellen zu bauen. Wir benötigen hierzu je einen 0-Wagen italienischer Bauart (Kat.-Nr. 5/6442/010) und einen Klappdeckelwagen (Kat.-Nr. 5/6432/010) von PIKO. Diese beiden Wagen werden gemäß Abb. 2 mit der Laubsäge zerlegt und danach entsprechend Abb. 3 zusammengeklebt (Plastikfix). Das Bremserhaus (VEB Modellbahnwagen Dresden) wird an eine Stirnwand geklebt, wobei deren Profile zu entfernen sind (Schlüsselfeile, Bastelmesser). Zur Vervollständigung des Oberteils bringen wir noch Handgriffe, Tritte und Schlußscheibenhalter an.

Das Fahrgestell „schneiden" wir uns aus dem „Italiener" zusammen. Die Abb. 4 zeigt die Trennschnitte. Da nun Ballast und Kupplungshalterung nicht mehr passen, müssen auch hier Veränderungen vorgenommen werden: Das Ballastblech wird gekürzt und in das Innere des Oberteils eingeklebt (jetzt muß der Wagen natürlich mit Kohle beladen werden). Die Kupplungshalter befestigen wir mit Zweikomponenten-Kleber am Fahrgestell (Laschen kürzen!).

Wenn ganz sauber gesägt und geklebt wird, bleiben Farbe und Beschriftung der Original-Modelle erhalten. Der Wagen kann, wo die Zeit vor Einführung der Computernummer nachempfunden wird, verkehren.

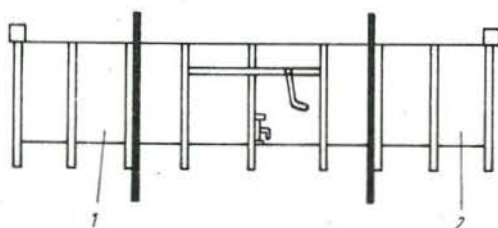
Abb. 1 zeigt das Umbaumodell jedoch in einem Zustand, wie er von 1920 bis 1945 beim Vorbild zu beobachten war.

Text und Zeichnungen:
P. Eickel, Dresden
Foto: W. Bahnert, Leipzig

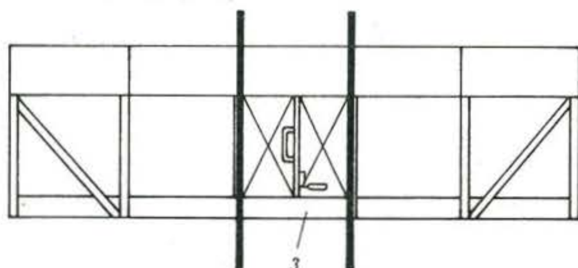
1



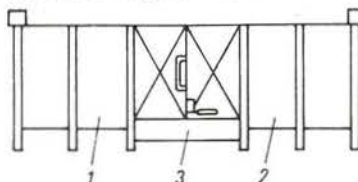
2 *Gehäuse 1 (5/6442/010)*



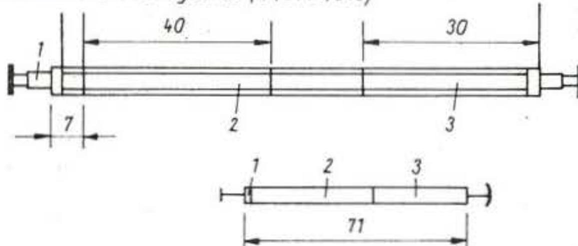
Gehäuse 2 (5/6432/010)



3 *Das zusammengesetzte Gehäuse*

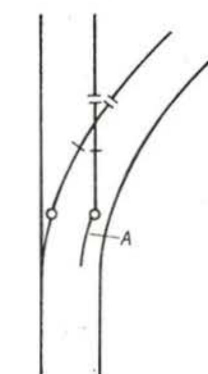


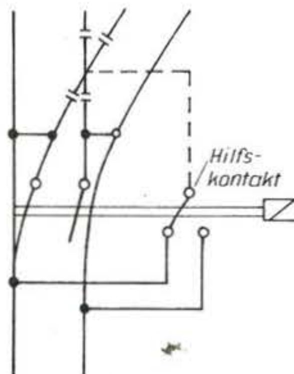
4 *Schnitte am Fahrgestell (5/6442/010)*



Spannungsversorgung geändert

Ungenügende Leichtgängigkeit der Radsatzseitenverschiebung, insbesondere bei der Anpassung an den Weichenradius, bereitete bei den längeren Dampfloks Sorgen. Stets gaben die äußeren Weichenzungen nach, so daß die vorderen Räder auf der Innenschiene bei „A" die Zunge berührten und einen Kurzschluß verursachten.





Die auf der Zeichnung dargestellte feste elektrische Verbindung der Zungen mit „ihren" Schienen brauchte Abhilfe. Dazu mußte jedoch die vorhandene Verbindung der Zungen zum Herzstück gelöst werden. Diese Schaltung hat andererseits den Vorteil, daß die Versorgung der Zungen gesichert ist, die ja bekanntlich im Originalzustand von der Federkraft der Weiche abhängt. Das kurze spannungslose Herzstück ist durch die Achsabstände der Triebfahrzeuge nicht „kritisch". Wer natürlich glaubt, auch an dieses Stück Spannung legen zu müssen, kann dies auf bekannte Weise über den Hilfskontakt der Weiche tun.

Text und Zeichnung:
D. Beck, Berlin

Rezensionen

Reiner Preuß: „Die Müglitztalbahn". transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 176 Seiten, 13,20 M.

Mit der neuen Ausgabe im Rahmen der transpress Verkehrsgeschichte erfährt eine weitere bekannte Gebirgsbahn der DDR ihre Würdigung. Ihre überaus interessante Geschichte, die in etwa an die der Rübelandbahn erinnert, schildert der Autor in flüssiger, packender Erzählweise. Bereits die Inhaltsgliederung läßt das literarische Erlebnis „Müglitztalbahn" ahnen und macht auch den Leser, der die Strecke kennt, neugierig.

Die Vorarbeiten, der Aufbau und der Betrieb – Eröffnung am 18. November 1890 – einer Schmalspurstrecke der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit Gebirgsbahncharakter und Steigungen bis zum Verhältnis 1:30 bei kleinstem Krümmungshalbmesser von 80 Metern werden in erstaunlich vielen Einzelheiten dargelegt. Wiederholte Hochwasserkatastrophen suchten die kleine Bahn im Erzgebirgstal heim. Schilderungen von Augenzeugen lassen solche Ereignisse mit Tod und Zerstörungen wieder lebendig werden und legen Zeugnis ab vom Alltag mit unsäglichen Mühen, dem ein Bahnbetrieb mitunter ausgesetzt sein konnte.

Als schließlich die Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahn nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen entspricht, wird die Umwandlung in eine regelspurige Eisenbahn erwogen und geplant. Daß eine solche andere, weitergehende Voraussetzungen erfordert, führt letztlich zu einem Streckenneubau, größtenteils auf abweichender, im Hinblick auf die Hochwassergefahr höherliegender Trasse gegenüber der „Kleinen", die inzwischen den Verkehr zwischen Heidenau und Altenberg aufrechterhalten und darüber hinaus die Materialzufuhr für die Nachfolgerin besorgen muß.

Eingehendes Aktenstudium befähigte den Autor, auch die in der Zeit der Naziherrschaft beginnende Geschichte der Regelspurbahn des Müglitztales – die Betriebsaufnahme fand am 24. Dezember 1938 statt – mit ihren speziell für sie konstruierten Fahrzeugen, den neuen Bahnhöfen und in landschaftsbezogener Architektur aufzuführenden Dienstgebäuden bis in die Gegenwart nachzuzeichnen. Hierbei kommen die Betrachtungen über den eingetretenen Strukturwandel bei den Betriebsmitteln wie auch über den Verbleib der Vorgänger nicht zu kurz. Die Kapitel über das Entstehen der Tunnel, Brücken und Hochbauten mehren in vorteilhafter Weise die Kenntnisse des Lesers über einschlägige Technologien.

Schließlich ist auch die Wahl der zahlreichen guten Fotos zu loben. Im Ergebnis ist der Rezensent gern bereit, die wohl nicht auszurottenden Druckfehler und das Vertauschen ganzer Zeilen zu übersehen.

Rolf Lühmann

Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Badischen Staatseisenbahn. Zentralantiquariat der Deutschen Demokratischen Republik, Leipzig, 1984, 400 Seiten, 105,– M.

In den ersten Monaten des Jahres 1985 erschien dieser Reprint, der zweifellos zu den literarischen Überraschungen für jeden Historiker wie Lokomotivfreund zählt. Ein Merkbuch badischer Lokomotiven und Tender, das alle Angaben über den Fahrzeugbestand, die einzelnen Bauarten und deren Abweichungen, technische Daten, Hauptabmessungen und andere Leistungsdaten enthält. Und daß es sich dabei um ..." das beste Verzeichnis aller deutschen Bahnen" ... zu handeln scheint, betont der uns allen bekannte Autor zahlreicher transpress-Archive Hans Müller zu Recht in seinem umfassenden Vorwort. Ja, dieser Reprint ist ein Dokument der Lokomotiventwicklung und widerspiegelt den technischen wie ökonomischen Stand Anfang unseres Jahrhunderts.

Der transpress Verlag hat mit dem Zentralantiquariat der DDR einen Mitstreiter gefunden, die Palette hochwertiger Eisenbahnliteratur zu bereichern. Wobei dieser Reprint sowohl eine Rarität darstellt, aber insbesondere die inzwischen vorliegenden Bände „Glasers Annalen" ergänzt. Als Wiederauflage der Originalausgabe aus dem Jahre 1913 – einschließlich seiner Ergänzungen bis 1921 – enthält sie übrigens zahlreiche tabellarische Angaben über die unterschiedlichen Betriebsnummern, Fabrikationsnummern, Hauptabmessungen usw. usf. Aber wer dieses seltene Standardwerk aufschlägt, wird angesichts der ausführlichen Zeichnungen im Maßstab 1:40 bzw. 1:50 begeistert sein. Welche Literatur bietet heute noch solch detaillierte Darstellungen in drei Ansichten? Zwar mußten einige der Abbildungen infolge einer Formatänderung gegenüber dem Original verkleinert werden, was jedoch den Gesamteindruck nicht schmälert.

Übrigens dürfte von keiner anderen Bahnverwaltung ähnlich umfangreiches Material bekannt bzw. erhalten sein.

Das Merkbuch beeindruckt nicht zuletzt auch wegen seiner klaren, übersichtlichen Gestaltung. Wer sich dabei an einigen nur wenig bedruckten Seiten stört, sollte bedenken, daß es sich um eine Originalwiedergabe handelt ...

In diesem Zusammenhang sei ein dickes Lob an all diejenigen ausgesprochen, die am Reprint „Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Badischen Staatseisenbahnen" mitgewirkt haben! Beenden wir deshalb diese Empfehlung mit dem treffenden Zitat aus dem Vorwort: „Sicher ist, daß der die Geschichte des deutschen Lokomotivbaus nicht kennt, der nicht die Badische Lokomotivgeschichte kennt, daß aber derjenige, der diese studiert hat, damit auch jene in ihren Grundzügen kennen gelernt hat." (F. Gaiser „Die Crampton-Lokomotive")

Hans-Joachim Wilhelm

Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1911–1918, herausgegeben von Prof.-Ing. K. R. Repetzki. Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, nach einer Vorlage des Steiger Verlages Moers, 286 Seiten, 404 Abbildungen, 1 Klapptafel, 58,– M.

Das Jubiläumsjahr bietet auch in literarischer Hinsicht mehrere Höhepunkte, wobei vor allem die historischen Betrachtungen eine ganz besondere Rolle spielen. Und hierbei hat der transpress Verlag sicher mit seinen Reprints deutliche Akzente gesetzt.

Mit dem „vierten" Band Glasers Annalen 1911 bis 1918 wird zugleich an die wohl wichtigsten Jahre deutscher Lokomotivbauer erinnert. Dieser wiederum faszinierende Reprint beinhaltet 41 Fachbeiträge aus der Feder so namhafter Autoren wie Garbe, G. Hammer, Prof. J. Jahn, Schwarze u. a. Wer sich darin einmal festgelesen hat, kann die wichtigsten Etappen der industriell-technischen Revolution nach der Jahrhundertwende miterleben. Schon allein deshalb sind die Erfolge deutscher Lokomotivkonstrukteure spannend zu lesen. Wer sich für Dampflokomotiven begeistert, dem wird die bahnbrechende Nutzung der Dampfüberhitzung bzw. deren internationale Verbreitung mitreißend geschildert. Aber wir bekommen auch erneut deutlich zu spüren, wie der erste Weltkrieg den wissenschaftlich-technischen Fortschritt jäh bremste ... Damit haben diese 70 Jahre alten Originalschriften erneut eine aktuelle Bedeutung bekommen.

Sicherlich ist Glasers Annalen 1911–1918 vor allem den Freunden der Länderbahnen zu empfehlen. Denn die äußerst detaillierten Ausführungen G. Hammers über die Entwicklung des Lokomotivparks der Preußisch-Hessischen-Staatseisenbahn verleihen diesem Band eine ganz charakteristische Note. Wo sonst ist eigentlich so viel über dieses Thema niedergeschrieben worden? G. Hammer hat des weiteren die technischen Erfolge bis zum Jahre 1916 festgehalten und beendet das Kapitel mit der Beschreibung und Einschätzung der 1 E – Güterzuglokomotive G 12^1, der späteren ersten deutschen Einheitslok.

In ganz anderem Stil begleitet Prof. J. Jahn seine Leser in die Anfangsjahre des Lokomotivbaus. Der aus historischer Sicht sehr ergiebige Beitrag „Die geschichtliche Entwicklung der grundlegenden Anschauungen im Lokomotivbau" (1914) läßt vor allem den Siegeszug brittischer Konstrukteure miterleben.

Alles in allem liest man die zahlreichen Aufsätze wie einen excellenten Krimi. Selbst angesichts der häufigen Fachtermini geht dabei nie der rote Faden verloren. Und wenn Sie noch mehr wissen wollen – wie beispielsweise über die Lokomotiv-Exponate der Brüsseler Weltausstellung oder über Lokomotiven und Wagen mit Triebdrehgestellen, dann wäre Ihnen dieser neuster transpress-Reprint erst recht zu empfehlen!

Hans-Joachim Wilhelm

Die auf dieser Seite besprochenen Buchtitel wurden inzwischen vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Sollten sie bereits vergriffen sein, so nutzen Sie bitte die Ausleihmöglichkeiten in den öffentlichen Bibliotheken.

Mitteilung des Generalsekretariats

Bezirksvorstand Magdeburg
Anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" werden in Zusammenarbeit mit der DR und dem Verkehrsmuseum Dresden vom 24. August bis 1. September 1985 folgende Veranstaltungen durchgeführt:
1. Große Fahrzeugausstellung im Bahnbetriebswerk Magdeburg (Zugang westlich des Magdeburger Hauptbahnhofs) täglich von 9 bis 18 Uhr (ab 25.8. von 8 bis 9 Uhr nur für Fotofreunde) – mit 01 005, 17 1055, 18 201 oder 03 1010, 19 017, 24 004, 38 1182, 41 1144, 50, 35, 57, 3297, 62 015, 78 009 oder 93 230, 94 1292, 95 1027, 95 6676, BR 110, 119, 132, 186, 257, 204 001, BR 211, 243, 250, E 7710 Bahnpostwagen, Ausstellungszug des DMV mit Modellbahnanlage, umfangreiches Imbiß- und Souvenirangebot. Begrenzte Parkmöglichkeiten.
2. Täglich Vorführungsfahrten mit Lok 65 1049 im Gelände des Bahnbetriebswerkes Magdeburg
3. Bespannen von Reisezügen mit Dampflok Strecke Güsten – Magdeburg P 6246/ P 6249 (Mo–Fr) mit BR 41.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

7/1 Biete: „Dampflok-Archiv" 3,4 (1. Aufl); „Die Lokomotive 89 1004"; Endstation Oberrittersgrün". Suche: „Dampflok-Archiv" 1 (3. Aufl.); Eisenbahn-Jahrbuch 1982; „Die Baureihe 44"; „Von Probstzella nach Sonneberg". Nur Tausch!

7/2 Biete: „Lexikon Modelleisenbahn"; Bilder von der Eisenbahn, Folg. 1,2; Modelleisenbahnkalender 1981–1984; „Dampflok-Archiv 4" 1. Aufl.; Umzeichnungsplan 1925; Eisenbahn-Jahrbuch 1983; Eisenbahnkalender 1983, 1984; „modelleisenbahner" Jahrg. 1979, 1982 kompl., 2, 4–6, 11, 12/1978, 8, 9, 11, 12/1981; „Historische Bahnhofsbauten", Bahnland DDR; „Als die Züge fahren lernten"; Modellbahn-Bauten"; H0: BR 24, 64, 66, 75, 89^2 schwarz, VT 175 DRG; BR 80 (Basis 89^2 Eigenb). Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen (1930–1940); „modelleisenbahner" kompl. Jahrg. 1966–1972, 3, 10, 12/1973, 9, 11/1974, 5, 6, 9–11/1975, 2, 4–6, 10, 12/1976, (evtl. kompl. Jahrg. 1973–1976); geb. od. Einzelhefte. „Dampflokomotiven BR 01–96"; Schwellenbahn in N; Gehäuse BR 84 in H0.

7/3 Biete: 0: 3 Weichen, STADTILM, eine ohne Antrieb; H0: BR 23, 50, 91; 3teil. Gehäuse f. Einschienenbahn, v. PIKO. Suche H0: BR 84, 38, Berliner S-Bahn; $H0_m$: Trieb-, Rollwagen; 0: BR 64 o. ä. Triebfahrzeuge.

7/4 Biete: H0, BR 01^5, 23, 50, 66, 89, 91, 106 ETA 2teil SKL, Triebtender 2'2'T34; Eisenbahn-Jahrbuch 1980; Umzeichnungspläne DRG 1925, DR 1968; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv"; BR 01, 44. Suche: H0: Wannentender BR 42/52; Gehäuse BR 84; HERR-Schmalspurfahrzeuge; Dampfloks H0, $H0_e$, N; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" Bd. 2.

7/5 Biete: N, BR 132 (Eigenbau); 0: Zeuke, 1 Stromlinienlok, 2 D-Zug-Wagen; 3 G-Wagen mit Trafo 2p Weichen, Gleise. Suche: „modelleisenbahner" 1952–1964; H0: Reko, Sitz- u. Gepäckwagen, Containerwagen 4-achs.; Rungenwagen 2-achs.

7/6 Biete: Betriebsbereite $H0_e$-Anlage ohne rollendes Material, näheres dazu im „modelleisenbahner" 8/83, S. 26.

7/7 Biete: 0-Anlage von 1930, Märklin, 20 V, Dreileiter, 2'C1'-Schnellzug- u. B-Güterzuglok, Reisezug- u. Güterwagen, Gleise, Weichen, Güter- u. Lokschuppen, Empfangsgebäude, Bahnübergang, div. Kleinmaterial.

7/8 Biete: Lokgehäuse, Rahmen u. versch. Zubehörteile in H0, TT. Suche: Radsätze und Zubehörteile für Lokmodelle in H0.

7/9 Suche: Dampflok-Statistiker zum Austausch von Informationen über Lok-Stationierungen usw. bis 1970.

7/10: Biete: Bilder von der Eisenbahn, Folge 3; Modellbahn-Elektronik"; „75 Jahre Großboden-Bleicherode"; „Bahnland DDR"; Kursbücher (DB Winter 83/84, Sommer 84); Modellbahnkalender 84; Pilzkreuzung; Pilz-DKW; BR 01^5, 50; 42 ohne Vorläufer. Suche: „modelleisenbahner 1952–1953 kompl. Jahrg.; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Lokomotiven der ehem. Staats- u. Privatbahnen" BR 84; Gehäuse E 18 grün.

7/12 Biete: Eisenbahnkalender 1978–1984; Modellbahnkalender 1978–1984; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Geschichte der Dresdner Straßenbahn"; „Kleinbahn der Altmark"; „Pionier- u. Ausstellungsbahn"; „Die Rübelandbahn"; div. ältere Straßenfahrzeugmodelle M 1:87. Suche: „modelleisenbahner" 1952–1962, 3/1964.

7/13 Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn"; „Als die Züge fahren lernten"; „Ellok-Archiv" (1974); Lok-Atlas ČSD 1; „Bild-Mappe 100 Jahre Strab. Erfurt"; Umzeichnungsplan DRG 1925. Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; DR/DRG-Fahrpläne, Eisenbahnliteratur.

7/14 Biete: „modelleisenbahner" 9. 10/83, 3, 4, 12/84. Suche: „modelleisenbahner" vor 5/78 (mögl. kompl. Jahrg), 8/82; „Von Probstzella nach Sonneberg" evtl. im Tausch gegen „Franzburger Kreisbahnen".

7/15 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; Kursbücher u. Fahrpläne versch. Jahrgänge. Suche: Unterlagen, Fotos, Material über die Vogtländische Eisenbahn (Herlasgrün – Falkenstein – Lottengrün – Ölsnitz – Bad Brambach), auch leihweise; Dampfmaschine.

7/16 Biete: H0 BR 23, PIKO; Holzschwellengleise; 0-Märklin Brems- u. Umschaltgleis; int. Kursbücher.

7/17 Biete: PIKO: 2 original alte ged. Güterwagen, 1 Plattformwagen, 1 Gehäuse-Kühlwagen, 1 Packungen Pwi 32, 1 Klappdeckelwagen, 2 Gehäuse E 44, 1 Gehäuse E 499 im Tausch gegen TT-Schnellzugwagen AB 4 üpe oder Personenwagen Bi 30 rot/gelb, BR 23 (defekt), BR 55 ČSD (Getriebe def) im Tausch gegen TT BR 24, 01 oder E 70; TT: 3 Gehäuse „INTUREX" rot/gelb (neu), 3 Gehäuse „INTUREX" rot/weiß, Schwellenbahn gerade/gebogen; Fahrpläne NV; „Leipzig-Dresdner-Eisenbahn Companie"; Modellbahnbauten, Bildmappe Magdeburg S-Bahn; Betriebsgeschichte Strab. Cottbus; Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1977. Suche TT: Drehscheibe oder Schiebebühne, kompl. Laufgestelle für Selbstentladewagen; Festschrift 100 Jahre Strab Halle; „Rügensche Kleinbahnen"; „Brandenburgische Städtebahn"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; „MPSB"; „Die Baureihe 44". Straßenbahnmodelle M 1:100 (WIKING) oder M 1:120 im Tausch gegen M1:87 (BIRNEY).

7/18 Biete: BR 65 in N; BR 92 in TT. Suche: H0: BR 64, BR 75, 89.

7/19 Suche: Triebfahrzeuge und Wagen in $H0_e$ und $H0_m$. Dampfloks auch reparaturbedürftig in H0, TT und N sowie Straßenfahrzeuge älterer Natur, Pferdewagen, Figuren und Tiere in H0.

7/20 Biete: Div. Personen- und Güterwagen in H0. Suche: Vierachsigen Schmalspurpersonenwagen in brauner Farbgebung und Kesselwagen in $H0_e$ von „technomodell".

7/21 Suche: Von Zeuke und Stadtilm Loks und Wagen aller Art, Gleismaterial sowie sonstiges Zubehör.

7/22 Biete: H0 BR 24, 50, 52 SNCF, 55, 64, 75, 86, VT 70 DB, E 69, 89, sowie Literatur. Suche: Rollendes Material H0, N, $H0_m$ (HERR) sowie Literatur.

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche **$H0_m$ Rollwagen/BR 99, H0 BR 50/84/91.** Biete **Dampflok-A. Bd. 4, Gehäuse BR 106 H0** (6,– M).
H. Schwarz, 9591 Zwickau
Fr.-Staude-Straße 32

Suche **Modellbahn-Umbauten** und **Frisuren** und **Modelle,** selbstgebaut, **Dampfloks in H0.**
R. Ullmann, 9150 Stollberg
A.-Bebel-Straße 15

Verk. div. **Dampf-Loks H0,** 50,– M, 80,– M, 100,– M u. 150,– M, u. **Modellbahnlit.** f. 50,– M.
Krauße, 6574 Langenwetzdorf
Hauptstraße 135

Suche **PIKO „i"-Kupplungen,** auch **Ersatzteile, BR 91.**
Cain, 1185 Berlin
Germanenstraße 69, 110–14

Biete mehrere alte **Kursbücher** u. **Märklin-Kataloge** (um 1930).
Suche **BR 41, BR 03 (H0).**
K. Espig, 9433 Beierfeld
Bockweg 5

Biete **H0 BR 41, 86, 55 DR, neuw.**
Suche **H0 BR 84, 91, 23.**
Nur Tausch.
R. Voit, 9400 Aue
Kantstraße 3

Biete **„Der Modelleisenbahner"** kompl. Jg. 1959–67, 78, 79, 81, 82, 83.
H. Namislo, 4603 L.-Wittenberg
Johann-Runge-Weg 45

Suche zur Ersatzteilgewinnung **def. TT-Loks E 11/42/499, V 180.**
Bitterlich
9091 Karl-Marx-Stadt
Ernst-Schneller-Straße 101

Suche **roll. Material aller Fabr. in H0.**
Biete im Tausch gegen **$H0_e$-Mat.** u. **E 94** (Eigenbau) **„Loks d. alten dt. Staatsb.", Eis.-Fahr.-Archiv u. a. Lit.** sowie **BR 01^5-Öl,** 89,– M, **Lok BR 55** (Eigenb.), 120,– M, u. **Selbstbau-Signale f. H0** in Orig.-Größe für alle Hl-Signale m. LED, je St. 18,– bis 25,– M.
R. Felsberg, 1162 Berlin
Werlseestraße 65

Verkaufe
Märklin-H0-Anlage
(Dreileiter) von 1960,
für 300,– M.

Telefon:
Leipzig 87 21 84
ab 19.00 Uhr

Suche **Rahmen u. Lokgehäuse Schicht 03, H0 Rehse-Bausätze, auch Einzelteile,** und **Rehse-Zeichnungen, H0-Bauunterlagen für BR 53,** auch **fertige Eigenbau 53, TT E 70** in Braun.

Uwe Gabler, 9275 Lichtenstein
Angergasse 31

Modellbahntauschmarkt
im Rahmen der Dorffestspiele Grünberg am 17. 8. 1985, 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr
Tischbestellungen sind zu richten an:
Dorfklub Grünberg,
Koll. Büttner
9381 Grünberg
Wagnergasse 5

TT, Rollendes und Zubehör! 6 Dampf-, 6 Diesel-, 2 E.-Loks, 16 Pers.-Wg., 24 Güterwagen, Schienen, Weichen, Trafo, alles noch nicht benutzt, für 1100,– M (nur komplett) zu verkaufen.

C. Haderthauer, 9156 Oelsnitz
W.-Rathenau-Straße 10, Telefon: 21 69

Biete **„Rübelandbahn", „MPSB", Dampflok-Archiv 4, Eisenbahnjahrbuch 71/77/79/80.**
Suche **„Sonnebg.-Probstz.", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Ellok-Archiv", „Diesellok-Archiv", „Rangier-Diesellok".**

Fred Hibsch, 4016 Halle
Birkhahnweg 2, PSF 145-476

Biete in **TT 2 Stck. BR 92, für N BR 65, „Modelleisenbahner", Jg. 1982–84** (außer 3/84), **Dampflok-Archiv 4, „Harzquer- u. Brockenbahn", „Selketalb.", „Modellbahnbauten", „Modellb.-Elektrotechn.", „-Elektromech.", „-Elektronik".**
Suche (auch zu kaufen) in **$H0_e$ Dampflok** (mögl. IV K, VI K), **Wagen u. Drehgest. f. Wagen** („technomodell" o. Eigenbau), **Hornb./Kohlb., „Modelle selbst gebaut".**

M. Gerstner, 9570 Zwickau
Mozartstraße 12

Biete **„Oldtimer auf Schienen",** 4,50 M; **„100 Jahre Flöhatalbahn",** 5,– M; **„Die Franzburger Kreisbahnen",** 13,20 M; **„Die Rübelandbahn",** 15,60 M; **„Schmalspurbahnen der Oberlausitz",** 12,– M; **Dampflok-Archiv 4,** 19,80 M; **Bilder v. d. Eisenb.,** 4. Serie, neuw., 15,– M.
Suche **Straßenbahn-Archiv 3, Modelleisenbahn-Kalender 1983** sowie **andere Literatur** (Bestzust.).

W. Schwipper, 9091 Karl-Marx-Stadt
Flemmingstraße 38

Verkaufe in **H0 BR 01,** 98,– M; **03,** 96,– M; **41,** 80,– M; **55,** 75,– M; in **N BR 55,** 50,– M; **Literatur der Reihe „transpress Verkehrsgeschichte".**
Suche **Loks und Wagen in $H0_e$, $H0_m$** und **0.**

Böhme, 8028 Dresden
Oederaner Straße 12

Tausch (mit Wertausgleich)!
Biete **„Rübelandb.",** 15,60 M; **„Windbergb.",** 12,60 M; **ME-Lexikon 1983,** 24,– M; **Eisenb.-Jb. 1984,** 15,– M; **1 H0-Städte-Ex-Mitropaw.,** 17,– M.
Suche **„Lpz.-Dresdn. Eisenb", „Franzb. Kreisb.", „Steilr. ü. d. Thür. W.", „Muldenthalb.", „Mecklenb.-Pomm. Schmalspurb.",** 1 H0-Wg., **Fads o. Gbs. o. BDghwse.**

Günther Schurig, 8023 Dresden
Industriestraße 26d

Biete **„Umzeichnungspl. I u. II", „BR 01", „BR 44", Diesell.-Archiv, Triebw.-Archiv, Dampflok-Archiv I u. IV, „Meckl.-Pomm. Schmalspb.", „Spreewaldb.", „Schmalspb.-Archiv", Ellok-Archiv, „Lok alter dt. B.", „Lok-Archiv in Sach." I u. II, „Deut. Reich. A–Z", Straßenb.-Archiv I–IV.**
Suche **„Schmalspurb. d. Oberl.", „Franzb. Kreisb.", „Müglitztalbahn", „Steilr. ü. d. Thür. Wald", „Probstz.-Sonneb. u. d. BR 95", „Rügensche Kleinb.", „Brandenb. Stadtb.", „Halberst.-Blankenb. Eisenb.", „Schiene, Dampf u. Kam.", „Übersch. d. Alpen", „Schmalspurb. in Sachsen", „Rübelandb.", „Mügelner Schmalspurnetz".**

Birgit Kutschner, 4101 Sennewitz
Köthener Straße 1, PSF 12-272

Biete zum Tausch **„Schmalspurb. in Sachs.", „Schmalspurbahn-Archiv", „Dampflok-Archiv 4", Straßenb.-Archiv 2/3, Eisenb.-Jahrb. 65/82, „Die Modell-Eisenb." 1, 2, 3, „Lpz.-Dresd.-Eisenb.-Comp.", „Windbergb.", Lexikon Eisenb., MPSB, MB-Bücherei** 1, 4, 5, 7, 8, 10, **H0:** BR 66, VT 135 m. Beiw., **Bausatz Laas u. SKL, $H0_e$: 2 0-Wagen** (vierachs. „techno."), **TT: 20 Drehgest., kpl. Y-Wagen,** St. 1,50 M.
Suche **„Steilr. ü. d. Thür. Wald", „BR 01", „BR 44", „Von Sonneb. n. Probstz.", „Muldenthalbahn", „Eisenb.-Jahrb. 70/71, H0: 01^5** (Boxpok/Kohle), **03, 41, 52, 91, 118.0** (rot), **2 MK 4** (Schicht), **2 Y-Wag.** 2. Klasse, **2 EK 2, 2 Selbstentladewg. 00t, 2 GG 15** (kein grün, auch Brhs.), **2 Zementsilowg., Gehäuse BR 89** (sächs. VT-Ausführg.). Extra-Tausch **4 Rekowg.** (gr./elfenb.) gegen **4 Rekowg.** (nur grün).
Nur Zuschriften, Besuche zwecklos!

J. Scheffler, 9002 Karl-Marx-Stadt
Lohrstraße 39

Ing. V. Pagendorf (DMV), Freital,
und Dipl.-Phys. A. Schamlott (DMV),
Dresden

Schmalspuranlage „Rabenauer Grund"

1974 fanden sich sechs Eisenbahnfreunde zusammen, um in Rabenau eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen. Die Mitglieder dieser inzwischen zehn Jahre alten AG 3/57 hatten sich vorgenommen, eine H0/H0$_e$-Gemeinschaftsanlage aufzubauen.
Dies war insofern kein Wunder, weil sich unmittelbar vor unserer Haustür die dienstälteste Schmalspurbahn der DR befindet. Also Schmalspurbahn im großen wie im kleinen? Ja, denn wie wir zunächst beim großen Vorbild halfen, so bauten wir später an unserer Anlage. In den zurückliegenden Jahren haben wir mehrmals Arbeitseinsätze durchgeführt, und als die Bahn dann 1977 ihr 95. Jubiläum beging, half insbesondere unsere Truppe, die zahlreiche Sonderfahrten organisierte.
Nachdem uns der Rat der Stadt Rabenau kurzfristig Räumlichkeiten angeboten hatte, konnte dem Aufbau der besagten Gemeinschaftsanlage nichts mehr im Wege stehen.
Aber schon bald genügte diese erste Anlage nicht mehr unseren Ansprüchen. Wir projektierten erneut, sammelten auf Exkursionen und Ausstellungen Erfahrungen, waren Anregungen auf der Spur. Allerdings verlief der Anlagenbau schleppend, denn unsere Gruppe erlebte mehrere personelle Veränderungen. Angesichts des Durchschnittsalters von 20 Jahren ist das aber nicht ungewöhnlich.
Inzwischen näherten wir uns dem 100. Jubiläum der Schmalspurstrecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf. So überlegten wir, welche Überraschung wir wohl anläßlich dieser Feierlichkeiten bieten könnten. Ende 1980 war es dann endlich beschlossene Sache: Wir wollten den schönsten und zugleich eindrucksvollsten Streckenabschnitt durch den Rabenauer Grund im Maßstab 1:87 nachgestalten.
Bei diesem Vorhaben standen uns sowohl der Rat der Stadt wie auch der Leiter des Heimatmuseums wohlwollend gegenüber, so daß wir vereinbarten, im Auftrag des Rates der Stadt für das Heimatmuseum den Rabenauer Grund als Modell nachzubilden. Damit war einerseits dieses Vorhaben finanziert, für dessen Realisierung uns andererseits nur zweieinhalb Jahre zur Verfügung standen.
Nachdem alles verfügbare Kartenmaterial, dutzende historische Fotos analysiert sowie all die unzähligen eigenen Vermessungen, Notizen und Fotos ausgewertet waren, konnte der eigentliche Anlagenbau beginnen.
Alsbald kamen wir zur Erkenntnis, daß es ohne Kompromisse doch nicht geht, denn eine maßstäbliche Nachbildung hätte mindestens 360 m² Fläche erfordert. Deshalb lautete unsere Alternative, den Rabenauer Grund vom Wasserkraftwerk an flußaufwärts bis zum Bahnhof Rabenau einschließlich seiner markantesten Punkte nachzugestalten.
Doch auch für den darzustellenden Zeitraum mußten wir Kompromisse finden. Schließlich standen für das rollende Material nur „technomodell"-Erzeugnisse zur Verfügung. Wir wollten aber den Besuchern durchaus vorbildgetreue Hoch- und Kunstbauten zeigen, die noch existieren.
Unsere Anlage entstand dann auf einer U-förmigen Grundfläche von 3,75 m × 2,40 m und setzt sich aus fünf unterschiedlich großen Platten zusammen. Sie ruhen auf fahrbaren (!) Untergestellen, die es erlauben, die einzelnen Platten wiederum einzeln zu justieren. Reliefartig gebaut, hat diese Anlage keine typische „Schauseite". Im Interesse der Publikumswirksamkeit mußten deshalb einige topographische Kunstgriffe vorgenommen werden.
Für Bahndamm, Flußbett und Wege wurden Spanplattenstreifen verwendet; der Unterbau besteht überwiegend aus Schaumpolysterol. Das Gelände entstand nach der Trassierung, wobei wir für Felsen Schaumpolysterol und für die übrigen Abschnitte einen Drahtunterbau mit versteiftem Packpapier sowie farblich nachbehandelte Geländematten verwendeten. Die Gleise sind zwar auf Schottermatten verlegt, aber noch zusätzlich mit Kaffeesatz „eingeschottert" worden.
Sämtliche der etwa 2 000 Laubbäume und Sträucher entstanden aus Ligusterhecke und Rainfarn, die mit Schaumstoff beflockt und anschließend eingefärbt wurden. Das Flußbett konnten wir aus einem Gemisch von Sägespänen, PVAC-Haftbinder und Schaumstoffbrokken modellieren. Den notwendigen „nassen" Eindruck hinterließ verblüffenderweise PUR-Klarlack.
Unsere Gebäudespezialisten fertigten sämtliche Hoch- und Kunstbauten auf der Basis eigener Vermessungen und bauten die vier Steinbrücken aus Hartfaserpappe und Maurerwerk-Imitationen. Die sechs Blechträger sind Konstruktionen aus Fotopapier und Draht. Des weiteren bauten wir das Empfangsgebäude, den Güterboden des Bahnhofs Rabenau, das Gasthaus „Rabenauer Mühle", ein ehemaliges Wanderlager, ein Wasserkraftwerk sowie verschiedene Nebengebäude zum Gasthaus und das Stollenmundloch des Wasserstollens. Ebenso entstand das Wasserschloß mit der Kaskade am Wasserkraftwerk. Als Materialien dienten hierfür Fotopapier, Pappe und Mauerwerkimitationen. So waren beispielsweise für das Gasthaus mehr als 600 Einzelteile notwendig. Es ist wohl selbstverständlich, daß sämtliche Hochbauten farblich nachbehandelt worden sind. Doch auch die Straßenfahrzeuge wie Pferdefuhrwerke und Kutschen entstanden in unserer AG-Werkstatt.
Die Strecke verläuft sichtbar vom Wasserkraftwerk bis kurz hinter den Bahnhof Rabenau und von dort aus verdeckt über eine Ausweichstelle wieder zurück. Im Bahnhof Rabenau kreuzen sich ein Güterzug und ein Personenzug. Als Triebfahrzeuge sind zwei selbstgebaute sächsische I K eingesetzt, die wir sowohl automatisch wie auch von Hand gesteuert einsetzen können.
Wir haben die Anlage „termingemäß" am 20. August 1983 an das Heimatmuseum übergeben. Anläßlich der 100-Jahr-Feier unserer Schmalspurbahn während der Festwochen hatte sie ihre Premiere.
Inzwischen übernahm unsere Arbeitsgemeinschaft die vertraglich mit dem Rat der Stadt vereinbarte Wartung und Pflege der Anlage. Selbstverständlich können wir den „Rabenauer Grund" auch im Rahmen der DMV-Arbeit nutzen. Was aber am allerwichtigsten ist: Diese erste Anlage hat uns wertvolle Erfahrungen für den Bau der nächsten Gemeinschaftsanlage, unserer eigenen H0/H0$_e$-Anlage vermittelt.

1 Güterzug in Richtung Hainsberg vor der Steinbrücke am Wasserkraftwerk

2 Personenzug am Einsiedlerfelsen im romantischen Rabenauer Grund. Hier befand sich bis 1905 der Tunnel.

3 Soeben wird das Abfahrtsignal für den Personenzug in Richtung Kipsdorf erteilt.

4 Zugkreuzung im Bahnhof Rabenau

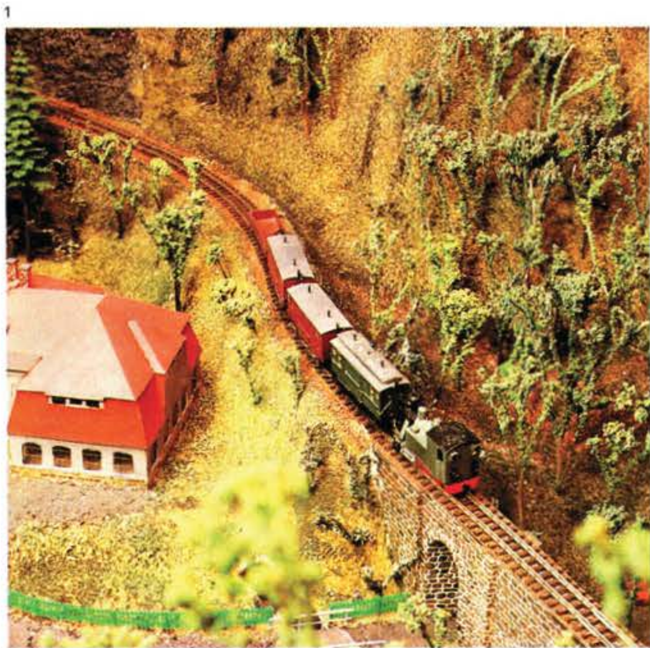
5 Die ersten Gäste an der „Rabenauer Mühle"

6 Hochbetrieb im Bahnhof Rabenau, der auf engstem Raum über der Weißeritz angelegt wurde.

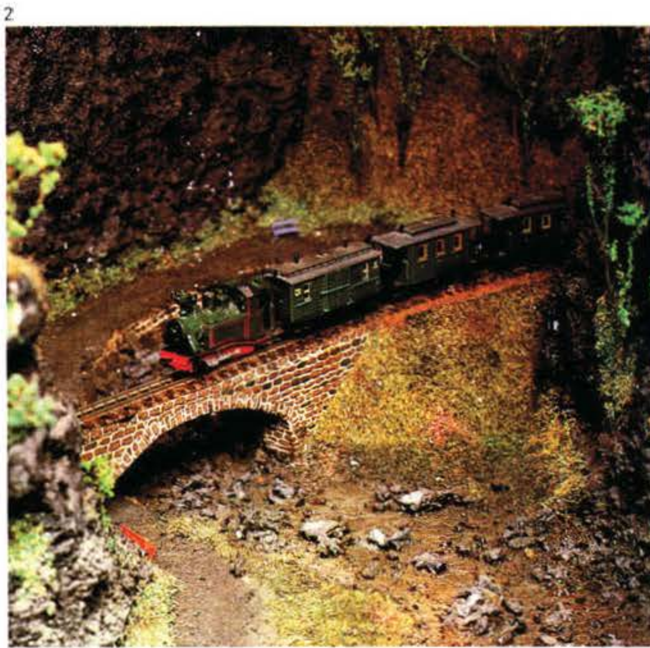
Fotos: Albrecht, Oschatz

anlage

1



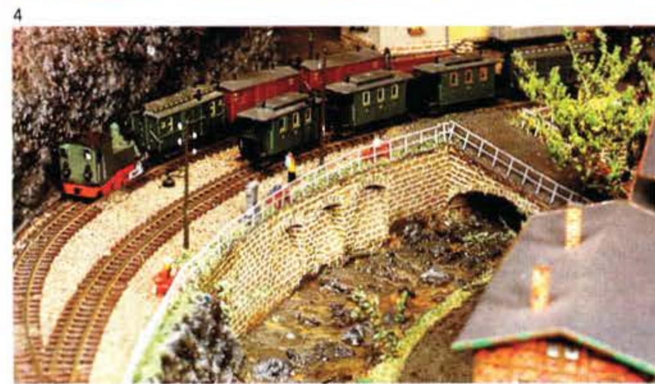
2



3



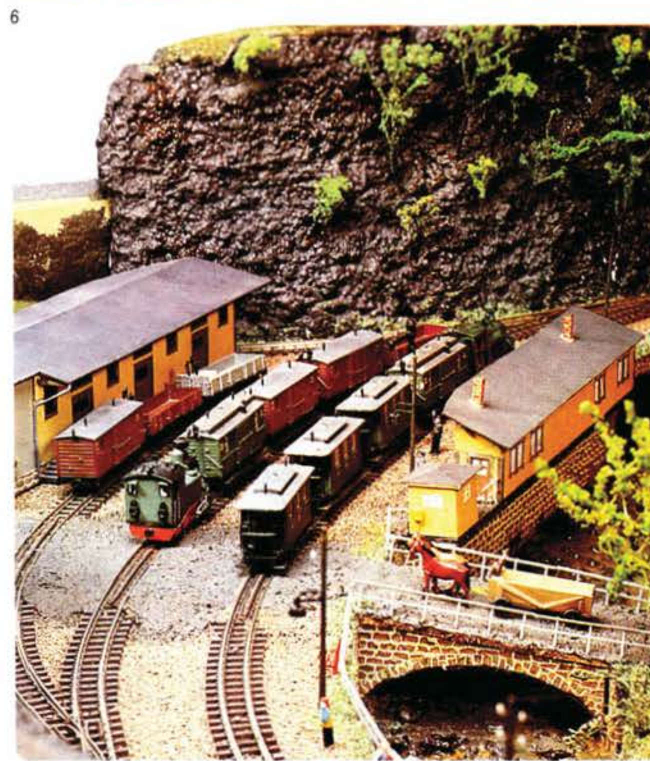
4



5



6



Romantische Schmalspurbahn im Tal der Roten Weißeritz! Als besonderen Leckerbissen stellen wir Ihnen in diesem Heft die $H0_e$-Gemeinschaftsanlage „Rabenauer Grund" der Arbeitsgemeinschaft 3/57 des DMV der DDR näher vor.
Foto: Albrecht, Oschatz

